



MEMÓRIAS

VOLUME

LISBOA 2007

Ficha Técnica

ÍNDICE

PREFÁCIO

Sessão solene de 16 de Janeiro de 2007

Discurso proferido pelo Embaixador João Pereira Bastos na apresentação do livro “Da Revolução de 1820 à Convenção de Évora-Monte e morte de D. Pedro IV”

O livro que é hoje apresentado por esta Academia destaca o papel da Marinha durante as campanhas constitucionalistas em Portugal, no período que vai da revolução de 1820 à Convenção de Évora-Monte em 34. É a recolha, em forma de um diário, dos acontecimentos políticos e militares dessa fase da nossa história, que revela a importância dos meios navais nessa altura utilizados. Não só em acções de combate, como em operações logísticas e de transporte de forças. E até no desempenho de missões que contribuiriam para o próprio término das lutas.

Numa perspectiva como a apresentada, as acções desenvolvidas pela Marinha não podiam deixar de ser referidas na análise a que o autor se dedicou ao terminar, como chefe do Estado-Maior do Exército, a sua longa carreira militar. Como deputado, ministro da Guerra, e fundador e professor de várias instituições dedicadas à formação de oficiais, uma tal referência correspondeu à maneira como concebia as missões das forças armadas de uma forma integrada e até, em certas ocasiões, taticamente sincronizadas.

No Parlamento, coubera-lhe participar, durante 14 anos, dos trabalhos da Comissão de Guerra, da qual faziam parte oficiais da Marinha, como Agatão Lança, Rodrigues Gaspar, Portugal Durão e Jaime de Sousa. E – invocando que, nessa sua actividade, a Comissão acompanhava a eficaz execução dos decretos sobre a organização das forças armadas – nas suas intervenções, inclusive no plenário, era tomada sistematicamente em linha de conta a indispensável ligação entre os vários ramos.

Inclinado, desde o início da sua carreira, para as questões relativas à mobilização de tropas, seu treino e equipamento, caber-lhe-iam inúmeras oportunidades de corresponder a uma tal vocação. A sua tarefa inicial neste capítulo foi a da concretização do decreto de José Luciano de Castro, de 1899, através do 1º Regulamento da Organização do Exército. Como ministro da Guerra, continuaria a manifestar o seu interesse pelos problemas de organização e formação, tendo instituído o sistema de provas de aptidão para o posto de general, e aumentado o quadro de adidos militares junto às embaixadas.

Atento às questões da artilharia – a sua arma – dedicou-se sempre ao estudo da sua utilização, quer em terra, quer nos navios das várias épocas. Recordo, a propósito, que quando passeava os netos e lhes mostrava as fortalezas costeiras do então chamado Campo Entrincheirado de Lisboa, que em 1923 pertencera ao seu comando, referia a diminuição da sua importância em função do crescente alcance da artilharia naval.

Como chefe do Estado-Maior do Exército, voltaria a propor medidas de reorganização dos quadros, pela lei de 30 de Novembro de 1925, tomando em conta as experiências do desempenho das nossas tropas na Grande Guerra. E, antes de passar à reserva, em 32, contribuiria para a criação do Instituto de Altos Estudos Militares, em Caxias, como veio a verificar-se pelo decreto de 10 de Janeiro de 1940.

Para além, contudo, do desempenho de todas as suas missões militares, em que sempre se preocupou em analisar as acções da Marinha, o autor do resumo histórico hoje apresentado teve um momento em que um dos oficiais que participaram numa operação naval sincronizada com uma operação terrestre, era o seu filho, João Djalme Bastos. Tudo se passou quando, a seguir à proclamação da chamada “Monarquia do Norte”, foi organizada uma força com destino ao Porto, sob o comando do general Alberto Ilharco, seguindo, ao longo da costa, com o mesmo objectivo, uma força da Divisão Naval, do comando do contra-almirante Borja de Araújo, pois se admitira a hipótese de um desembarque. Este não veio a ter lugar pois, a 13 de Fevereiro de 1918, a rebelião cessara pela intervenção do capitão Sarmiento Pimentel, no comando de um esquadrão de cavalaria. Recebendo instruções para avançar, de Aveiro, sobre o Porto, o meu avô assumiria ali o comando da 3ª Divisão. Fora assim dispensada a acção do navio-patrolha “Tenente Roby” que seu filho, meu pai, comandava, desde que servira como miliciano da Marinha em missões de guarda da costa, durante a Grande Guerra.

Este episódio, com o toque de natureza familiar que o caracterizou, ilustraria a sua convicção da maneira integrada como sempre encarava as missões das nossas forças armadas.

Foi, por isso, por ele devidamente assinalada a dimensão e a diversidade das responsabilidades atribuídas à Marinha durante as lutas que descreve. Desde os desembarques na Terceira, no Porto e no Algarve, aos combates na foz do Douro ou na decisiva batalha do cabo de S. Vicente. Passando por arriscadas tarefas como a do reabastecimento das guarnições cercadas na “cidade invicta”, ou ainda pela demonstração da relevância da utilização de navios como locais de realização de diligências com vista à solução de crises. Como quando, a 9 de Maio de 1824, D. João VI entra na nau inglesa Windsor Castle, ancorada no Tejo, e solta o duque de Palmela, ministro dos Negócios Estrangeiros, que ali se encontrava detido, acompanhado por alguns membros do corpo diplomático acreditado em Lisboa, que lhe expressavam dessa forma a sua solidariedade. Em seguida, o Rei convoca a bordo D. Miguel, e exonera-o do comando-chefe do exército. Ou ainda quando, já perto do final das lutas, tiveram lugar, em navios em operações na área do Porto, conferências entre oficiais de D. Pedro e D. Miguel para a definição das condições que viriam a constar do texto da Convenção de Évora-Monte.

Esta utilização de navios para missões deste tipo revelar-se-ia pioneira de oportunidades do mesmo género, oferecidas pelos meios navais para tomada de decisões, algumas de projecção mundial. Como quando, em Agosto de 1941, o encontro entre Churchill e Roosevelt, a bordo do cruzador Augusta, abriu caminho ao que viria a ser a Carta do Atlântico.

Não faltariam também, de resto, exemplos dos contributos da Marinha portuguesa para o fortalecimento de laços de entendimento e amizade com outros países, através de gestos que correspondiam a uma autêntica diplomacia naval. Em 1957, na visita do Chefe de Estado ao Brasil, o presidente Craveiro Lopes foi conduzido, da Bahia ao Rio de Janeiro, por um navio da esquadra do Brasil, o cruzador “Barroso”, escoltado por um grupo de contratorpedeiros – o Dão e o Vouga – do comando do almirante Quintanilha

de Mendonça Dias. E quando Portugal ofereceu aos Estados Unidos uma estátua de João Rodrigues Cabrilho, o descobridor da Califórnia, foi aquela transportada até San Diego, em navio da nossa Esquadra.

Senhor Almirante,

No momento da apresentação do livro que a Academia de Marinha resolveu editar, desejaria referir – e agradecer – a meticulosidade que presidiu à preparação desta obra, levada a cabo por uma equipa de qualidade, que soube aproveitar e preservar, não só a forma como fora escrito o texto, como os gráficos e os mapas que constavam do manuscrito original.

A publicação assim empreendida, de uma obra que é ao mesmo tempo uma sinopse de acontecimentos históricos e um convite à reflexão, merecerá, esperamos, o apreço dos leitores. E por parte dos netos do autor fica a expressão de um profundo reconhecimento por esta iniciativa da Academia de Marinha.

Sessão Solene de 16 de Janeiro de 2007

Prémio Alm. Teixeira da Mota / Lançamento Livro Gen. Pereira Bastos / Conferência Dr. Inácio Guerreiro “Evidências Cartográficas e Diplomáticas do Domínio Português da Colónia do Sacramento (1680/1778)”

Ex.mo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Ex.mo Senhor Embaixador Dr. João Pereira Bastos

Ex.ma Senhora Prof. Doutora Raquel Soeiro de Brito e Ex.mo Senhor Prof. Doutor Francisco José Contente Domingues, Vice-Presidentes da Academia de Marinha

Ex.mos Filhos e familiares do Senhor Almirante Sarmento Rodrigues

Ex.mo Senhor Dr. Inácio Guerreiro

Senhores Almirantes e Senhores Generais

Senhores Académicos e Senhores Convidados

Minhas Senhoras e meus Senhores

Tomaram posse há minutos os titulares dos Cargos Estatutários da Academia de Marinha eleitos para o triénio 2007/2010.

Agradeço a Vossa Excelência, Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada ter-se dignado aceitar o convite para se deslocar hoje à Academia de Marinha, dando assim o carácter solene à sessão com que iniciamos os trabalhos, neste novo mandato.

O continuado interesse pela nossa actividade e o grande apoio que nos tem concedido é para nós, Senhor Almirante, um grande incentivo.

A sessão de hoje mostra bem a diversidade dos objectivos que se inscrevem na finalidade da Academia:

Homenagear os nossos maiores, incentivar, através de prémios a investigação e o estudo relacionados com o mar, promover a publicação de obras de mérito (no ano passado publicámos 6 obras, mais as separatas de todas as comunicações), divulgar e partilhar o conhecimento que os nossos académicos e convidados vão adquirindo através da actividade cultural que desenvolvem.

Foram expostas, no espaço de acesso à Academia e ao gabinete do Presidente, as condecorações concedidas ao Senhor Almirante Manuel Maria Sarmento Rodrigues, Fundador do Grupo de Estudos de História Marítima, mais tarde Centro de Estudos de Marinha e, por último, Academia de Marinha.

A acrescentar ao busto colocado à entrada da sede da Academia, ao quadro colocado no Gabinete do Presidente da Academia e ao prémio literário bienal com o seu nome, dispomos agora de mais um “motivo” importante que ajudará a manter viva a memória e a presença entre nós do Homem de carácter e de invulgar cultura, do Marinheiro ilustre e do Político altamente conceituado, que foi o Senhor Almirante Manuel Maria Sarmento Rodrigues.

Se todos nós, portugueses, marinheiros e académicos, lhe devotávamos elevado respeito, o número notável de condecorações estrangeiras do mais alto grau mostra bem o reconhecimento do valor e do prestígio do Senhor Almirante Sarmiento Rodrigues para além das fronteiras nacionais.

A exposição desta tão valiosa e significativa colecção de condecorações terá carácter permanente.

Agradeço sinceramente aos filhos do Senhor Almirante, D. Maria Isabel Junqueiro Sarmiento Gomes Mota, Vice-Almirante Artur Junqueiro Sarmiento e D. Ana Maria Junqueiro Sarmiento Cavaleiro de Ferreira, a entrega à Academia de Marinha, sob custódia, das valiosas condecorações.

Vai hoje ser entregue o prémio literário “Almirante Teixeira da Mota”, de 2006.

A escolha da obra a premiar é sempre tarefa difícil, dado o mérito dos trabalhos concorrentes, desta vez em número de 13.

Começo por agradecer aos membros do Júri a disponibilidade, assim como o interesse e o cuidado com que se dedicaram a esta missão.

E uma das consequências do alto valor das obras concorrentes foi a atribuição do prémio “ex-aequo” a dois dos trabalhos, um da área das Letras e outro da área das Ciências.

Felicito sinceramente os autores, a Senhora Doutora Ana Margarida Mineiro Rebelo de Andrade e o Senhor Tenente Luís Quaresma dos Santos, e informo que, como vem sendo já nosso costume, iremos publicar as duas obras.

Vai também ser hoje apresentado um livro feito a partir de um antigo manuscrito inédito do Senhor General João Pereira Bastos, militar distinto que atingiu o alto cargo de Ministro da Guerra no Governo de Afonso Costa e terminou a carreira como Chefe do Estado-Maior do Exército.

O livro, com o título “Da Revolução de 1820 à Convenção de Évora-Monte e Morte de D. Pedro IV”, tem muito interesse, sendo notável a quantidade de informação fidedigna que o autor conseguiu reunir num trabalho que designa de “Cronologia” e que comenta frequentemente com elevado espírito de observação e grande conhecimento. São muitas as referências às questões navais tão frequentemente esquecidas pelos autores que estudam este período conturbado da nossa História e é notável o rigor e o traçado dos vários mapas desenhados que apresenta.

Mas, para nos falar muito brevemente do autor e da obra, conto com a colaboração do seu neto, o Senhor Embaixador Dr. João Pereira Bastos, presença assídua das nossas sessões, a quem agradeço ter confiado à Academia de Marinha o interessante original manuscrito, o que muito nos honra.

Aproveito a oportunidade para manifestar ao Comandante Luís Couto Soares o apreço pela competência e extraordinário empenho com que se vem dedicando às nossas edições, nomeadamente a esta, apesar da excelente caligrafia do autor e da correcta organização do manuscrito. Aliás, foi também o Comandante Couto Soares que ordenou e legendou com rigor a colecção de condecorações do Senhor Almirante Sarmiento Rodrigues.

Por último teremos o prazer de ouvir uma comunicação do nosso Académico Dr. Inácio Guerreiro. Como referi, estas conferências constituem o cerne da nossa actividade cultural, e já várias vezes tivemos a oportunidade e o prazer de contar com a colaboração do Senhor Dr. Inácio Guerreiro em intervenções que escutámos sempre com o maior interesse.

Não quero prolongar mais esta sessão tão rica pelos eventos programados.

Renovo os meus agradecimentos a Vossa Excelência, Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, por ter aceite presidir à sessão e agradeço também a Vossas Excelências, Senhores Académicos e Senhores convidados que aceitaram o nosso convite para nos acompanhar neste dia, na tomada de posse dos titulares dos Cargos Estatutários e nesta sessão cultural.

Muito obrigado.

ACADEMIA DE MARINHA

HUMOR EM PORTUGAL E NOS PAISES QUE CONHECI,
E EM ESPECIAL O SEU HUMOR NAVAL

MANUEL LEAL VILARINHO



LISBOA – 2007
II

HUMOR EM PORTUGAL E NOS PAISES QUE CONHECI, E EM ESPECIAL O SEU HUMOR NAVAL

*Comunicação apresentada na Academia de
Marinha pelo Membro Emérito Almirante
Manuel Leal Vilarinho, em 13 de Fevereiro
2007*

I – INTRODUÇÃO

A contribuição que diversos camaradas me prestaram fez que o que deveria ser comunicado em quarenta minutos, se tornasse mais extenso.

Aproveito a oportunidade para agradecer ao Engenheiro Carvalho Afonso, Comandante Carlos Mesquita, Doutor Xavier de Brito, coronel Valdez dos Santos e tantos outros. Estas contribuições foram de tal ordem que duraram até ao próprio dia em que proferi a palestra.

Por ter sido educado como latino e cartesiano procurarei definir o que seja “Humor”.

Cândido de Figueiredo diz-nos que é “a boa disposição de espírito, veia cómica, ironia delicada e alegre, graça, espírito.”

Nada diz acerca do humor negro. Apenas fala de bom e mau humor.

Já o Dicionário da Academia das Ciências é mais claro.: define o humor como sendo “o comportamento ou modo de agir que provoca alegria, agrado ou riso nas outras pessoas”

Já considera o “humor negro” como sendo a expressão que pretende fazer rir, apesar de ser relativo a coisas tristes, mórbidas ou degradantes”

Já o Petit Robert nos parece o mais sintético e mais feliz quando diz que “humour” é uma forma de espírito que consiste em apresentar a realidade de forma a dela libertar os aspectos agradáveis e insólitos.

Agradou-nos ainda muito, como Freud define o Humor: dizendo que tem qualquer coisa de libertador.

Direi ainda que considero o humor como uma bênção que o homem recebeu e lhe faz suportar a vida com maior felicidade.

Há contudo que acrescentar duas observações. A primeira é dizer que não há nada de mais desagradável e enfadonho do que ouvir falar aqueles, que julgando ter humor, não têm nada de parecido com ele: São insuportáveis!

Há ainda uma segunda regra de ouro: Não se deve magoar um amigo pelo que se lhe diz. E correr o risco do que afirma o ditado português: ”Por um bom dito, se pode perder um bom amigo.”

Uma qualidade essencial do humor é ser espontâneo, senão não tem qualquer humor.

II – O HUMOR DOS PORTUGUESES

Os portugueses têm, sem dúvida humor, que se manifesta de várias formas e conforme a região do país em que estamos. O humor em Lisboa é diferente do que se observa no Porto. Até na mesma cidade, varia de bairro para bairro, como iremos mostrar.

O humor português é diferente do dos outros povos, e com o decorrer da narrativa julgo que isso se tornará evidente.

Antes de prosseguir umas considerações gerais sobre os seus diferentes aspectos.

Um boneco, uma caricatura, um desenho, uma frase ou um dito ou provérbio podem ser a forma de o mostrar. Até um silêncio pode ser a forma simples de que se reveste.

Uma criança pode ter humor, e esse será com certeza espontâneo.

Até um animal pode ter humor, sem que tenha intenção disso ou perceba que o tem.

Acerca do humor das crianças vou-vos contar um episódio, o mais antigo de que me lembro da minha infância. Estava sentado à mesa e o meu Pai bebia café, e a mim apeteceu-me. Teria uns 6 ou 7 anos. E disse que queria café. É claro que não mo deram, mas disseram-me que o café era uma porcaria. Calei-me, mas não me esqueci do que me tinham dito. Uns dias depois vi outra vez o meu Pai beber café e deitar-lhe açúcar. E pedi então porcaria com açúcar. Não ganhei nada com isso, mas a família divertiu-se.

Muito mais tarde, já adulto, tinha em minha casa um cão e uma gata que criados juntos, se entendiam muito bem, uma espécie de sócios. O cão brincava com a gata às vezes com um quê de brutalidade. A gata aguentava tudo aquilo bem, mas a partir duma certa altura fartava-se e então saltava para cima duma mesa e o cão não tinha solução para isso. Mas o que é curioso, é que olhava para o cão, com um ar de gozo, bem evidente para todos.

Só lhe faltava rir-se!

Hoje vivo em Benfica, que ainda conserva características dum bairro que foi um subúrbio da capital... Há na minha rua um café onde se reúnem os meus vizinhos, indivíduos de toda a espécie, e alguns curiosos, e que os moradores chamam os “cromos” da redondeza. Há um reformado, por não ter os cinco alqueires bem medidos; outro pândego que vive dos lucros de lotarias clandestinas; e mais um que não pode ter contas bancárias em seu nome, sabe-se lá por quê, mas que resolveu o problema pondo-as em nome da companheira. Toda a gente sabe disto e o aceita. Até são todos corteses e simpáticos.

E o ambiente é agradável.

Mas as curiosidades não ficam por aqui. Na rua (é avenida, mas como tem cem metros de comprimento, não acho que tenha categoria para ser mais do que rua) existe uma igreja de Franciscanos Capuchinhos, onde há um Frei que sabe a vida de todos os moradores, e a que eu chamo o “Correio da Manhã”. É um homem com muita graça e que ajuda muito os seus paroquianos, sobretudo, os acamados.

São muitas as suas histórias, e se nem sempre se pode dizer que primem por ser ortodoxas.

Um dia encontrei-o à porta da igreja e ele disse-me: Já viu aquele carro e apontou-me para um carro funerário: Acrescentou: “Quando vejo aquele carro fico sempre muito contente.” E explicou-me: “É porque se o vejo, é que não sou eu que vou lá dentro...”

Outro dia vi-o sair da igreja com um turíbulo na mão, segui-o e vi que tinha entrado numa churrasqueira. Esperei que de lá saísse e vi que tinha lá ido buscar brasas. Prático, mas pouco vulgar.

A última foi quando nos encontrámos à porta duma loja de frutas. Conversámos um pouco e a dada altura apareceu uma mulatinha muito jeitosa que queria saber onde era uma pastelaria chamada o Pastelinho de Benfica. Ele prontificou-se a levá-la lá e disse-lhe “Venha comigo, meu pastelinho e lá foram. No dia seguinte encontrei-o no mesmo sítio e disse-lhe: “Com que então “Meu pastelinho...” Resposta dele: “Então era uma pobre de Cristo que andava perdida e tive que a levar para o bom caminho”.

Também perto de mim há um condomínio, que não é o meu, onde as reuniões anuais dos condónimos, ao contrário do que é costume, são muito divertidas. Há um condónimo que interrompe os outros quando estão a falar, sem cerimónia, e para não dizer nada de interesse. Há outro que não é muito certo a prestar contas, outro que mesmo quando tem razão o diz de forma agressiva e outro que ainda é pior, pois não trouxe muito da feira do Senhor.

Pois o curioso é que acabam por se entender bem e vivem em boa harmonia....

É curioso que até há um certo número de palavras que tem um significado específico, em certas lojas. Há um restaurante, com area superior a 100 metros quadrados, onde para se pedir um cinzeiro, se diz, traga-me uma igreja. E vem a igreja que é para alojar as beatas.

Antes de apresentar exemplos concretos do humor português, julgo de abordar um aspecto particular. É vulgar circular de boca em boca, histórias acerca dos políticos. Durante a II Guerra Mundial, havia quem recolhesse essas histórias e as mandasse para um jornal de Washington que as publicava com o título de *Lisbon News*. Eram geralmente a fazer pouco da actuação dos italianos na guerra. Há contudo uma que tem uma certa graça. Roosevelt, Churchill, Hitler e Eataline ter-se-iam juntado a jogar o poker. Todos mostraram o seu jogo e houve até um que apresentou 4 ases e se considerou vencedor. Mas não era, pois Churchill declarou 6 ases que eram os 4 do baralho e mais 2 “Hás-de Perder e Hás-de Pagar”. Não faço ideia como tradusiram a ultima frase.

É de notar que ainda hoje correm de boca em boca histórias inventadas, a maior parte acerca de políticos ou de pessoas conhecidas. A última que me contaram rezava assim:

Uma senhora que se considera sabedora de como bem falar português, tomou em Lisboa um comboio para o Porto. No mesmo compartimento viajava um senhor que também ia para lá e que lhe disse: “Vou para o Porto e volto amanhã.” E a senhora disse-lhe que se não morava no Porto deveria dizer: “Vou ao Porto”, e não “Para o Porto”. O senhor calou-se e nunca mais disse nada. A uma certa altura, ela perguntou-lhe porque

é que estava tão calado. Resposta dele: “Olhe minha Senhora, tenho estado a pensar se lhe devo dizer que vá aquela parte ou para aquela parte”.

Depois deste aparte, contaremos histórias verídicas que provam o bom humor dos portugueses.

Homem com humor, às vezes sarcástico, era Brito Camacho, e são muitas as histórias que se lhe atribuem. Cá vão algumas.

Uma vez no Parlamento, um deputado pelo Ribatejo lamentava-se dos estragos causados pelas últimas cheias. E afirmava que o aspecto da lezíria com toda a espécie de detritos, ramos de árvores e tudo o mais que as águas tinham arrastado era desolador. Aparte de Camacho: O senhor deputado acaba de descrever uma canja dum restaurante barato.

Camacho frequentava a Brasileira do Chiado, e um dia sentou-se à mesma mesa um outro cliente que tomou parte na conversa. Quando este, se preparava para deixar o café o outro perguntou-lhe: O senhor Doutor vai para a Baixa? Resposta de Camacho: “Vou, Vou, mas vou sózinho!”

Talvez a mais sarcástica história que se lhe atribui, é a seguinte. Um dia consultaram-no para indicar um político que personificasse a I Republica e indicaram-lhe dois nomes entre os quais estavam indecisos. E Camacho saíu-se com esta: “Não tem mal e dum cajadada matam dois coelhos: ”Façam uma estátua equestre e está resolvido o problema!”

Camacho era um bom escritor e os seus contos alentejanos, ainda são hoje merecedores dum leitura atenta, tal a sua beleza e rigor das descrições, e ainda pelo seu humor.

Num deles conta-nos o seguinte episódio: Numa casa situada à beira da estrada, mas a nível mais baixo, um jovem casal festejava a noite de núpcias:

Na estrada, um burro que passava, escorregou e caiu em cima do telhado da casa. O telhado era velho e não aguentou com o peso do burro, abateu, e este foi cair no quarto dos noivos.

E Camacho diz-nos, no fim do conto: Não sei quem terá ficado mais envergonhado, se o burro ou os noivos!

Si non è vero, è ben trovato.

Também, ainda na monarquia, havia, como é natural, pessoas com humor. Como é uma época mais recuada, pouco chegou ao meu conhecimento. Mas não posso deixar de relatar o que me contaram acerca do rei D. Carlos.

Um dia foi em viagem oficial à Alemanha e foi recebido pelo Kaiser Guilherme II, que nunca tinha conhecido pessoalmente. Dirigiu-se com a sua comitiva ao palácio onde ia ser recebido. Chegou mais cedo e aguardou que o Kaiser entrasse. Quando ele apareceu, o rei reparou que o imperador tinha um defeito no braço esquerdo. D.Carlos, teria dito para alguém da sua comitiva: “Olha o gajo é maneta!”

Na II Republica e até no Estado Novo, havia vários personagens a quem foram atribuídas alcunhas, e apreciações não necessariamente lisonjeiras para algumas figuras do que chamaríamos agora o “jet set”. Contaremos algumas.

Havia um político da II República que era conhecido pelo Hanomag. O Hanomag era um percussor do Volkswagen, isto é a forma da frente e da traseira eram quasi iguais. O político em questão mudava muitas vezes de partido, isto é, nunca se sabia para onde ia.

Já no Estado Novo houve políticos, que depois de o terem servido com dedicação e entusiasmo, passaram para o campo da oposição. Desses dizia-se que tinham andado muito tempo “na porcaria” e só muito tarde lhes tinha cheirado mal.

Duma senhora da alta sociedade e de que era sabido, quais eram as suas fraquezas, dizia-se que tinha tentado falar com um computador. Este ter-lhe-ia respondido: Um computador não fala, computa.

Também no Liceu Gil Vicente, onde tirei o curso secundário havia boa disposição.

Alguns professores tinham alcunhas curiosas. O Dr. Serras Pereira, que ensinava história era conhecido pelo “Faraó”. Era grande admirador da história egípcia e encontrava sempre processo de se referir a eles: Mesmo assim ensinava bem, mas quanto a manter a disciplina nas aulas, já o não sabia fazer, e os alunos e sobretudo as alunas abusavam e faziam-lhe partidas várias.

Havia dois irmãos, um que ensinava francês e outro inglês. Eram o mano Jorginho e o mano Alfedinho. Este ultimo logo que acabava a aula, vinha visitar o irmão e pedia licença para entrar dizendo: “Dá licença, mano Jorginho”. E a resposta era invariavelmente: “Entre, mano Alfedinho“, pois era assim que o Jorginho pronunciava o nome do irmão. O nome deles era Rocha Peixoto, e tinham uma alcunha que não ousou dizer.

Adivinhem qual será? Trocam-se os dois nomes e fica Peixoto Rocha. Adivinhar não é proibido, mas devo ficar por aqui.

Havia outras alcunhas, mas nada têm de curioso. Manda a verdade que se diga que a grande maioria dos professores eram capazes, com uma ou outra excepção.

Havia entre os alunos da minha turma alguns que tinham queda para escrever quadras e no fim do ano elaboravam um caderninho com uma quadra dedicada a cada um dos professores, geralmente dizendo bem deles. Mas não resisto a transcrever uma dedicada a um professor de ginástica que era uma lástima, tanto no ensino, como em dar-se ao respeito. E rezava assim:

Nem uma quadra mercedes.
Nem uma quadra mercedes,
Nem uma quadra mercedes,
Nem uma quadra mercedes.

É preciso dizer que se dirigia sempre a nós empregando a segunda pessoa do plural.

Havia ainda outro professor de ginástica, igualmente mau professor, ao qual foi posta a alcunha de: “O Jacaré” era cabo-verdiano e tinha dentes semelhantes aos dum jacaré.

Também nas colónias ou nas províncias ultramarinas havia pessoas com muito espírito.

Daremos um ou dois exemplos. Em Angola, mais precisamente em Porto Amboim, havia um administrador muito respeitado pela sua honestidade. Era conhecido como: “A

ilha da Honestidade“. Um dia quando estava em Moçambique onde comandava uma fragata, tinha convidados para jantar, e contei a história a um deles: Com grande espanto meu ele disse-me que também havia um em Moçambique que se lhe podia comparar, pois não recebia dinheiro de ninguém. O que tinha era uma belíssima colecção de pratas. Só tive uma solução, mudar de conversa.

De resto isto leva-me a falar ao de leve na corrupção, que todos condenam, muitos praticam, e esperemos que um dia acabe, sabe-se lá quando. Em Macau, quando lá pres- tei serviço saiu um despacho que proíbia aos funcionários receber presentes até ao valor de 500 patacas, isto é, mais ou menos dez mil escudos. Para além disso era corrupção, mas era preciso poupar trabalho à Comissão que a combatia.

Em Cabinda havia um juiz, cujo nome esqueci, que tinha uma maneira muito curiosa de encarar a vida. Vinha muito a bordo do navio hidrográfico e dava connosco vários passeios pelas ruas da cidade. Um dia passávamos pela Companhia de Cabinda, já era noite, e vimos o edifício todo iluminado e então teve o seguinte comentário: Lá estão eles a somar o défice. Continuámos o passeio e cruzou-se connosco um cabinda que o saudou. Ele retorquiu muito prazenteiro“: Boa noite, cunhado e a nós esclareceu-nos: Não é, mas bastava que tivesse uma irmã bonita, para o ser.

Também em Santo António do Zaire assisti a um bridge, em que os parceiros eram três homens e uma senhora ai duns sessenta anos bem puxados. A senhora antes de marcar declarou que tinha quarenta e cinco anos. O parceiro a seguir esqueceu-se do jogo, ao ouvir isto e disse “dobro”. Levou três cabides, mas valeu a pena!

Em Luanda havia uma série de pessoas que se tornaram célebres pelas suas atitudes e pelas suas manias e que às vezes tinham graça. Um deles era o Dr. Videira e as suas tropelias eram de vária ordem.

Havia uma estrada, que levava ao Lobito e com um troço em que só podia passar um carro de cada vez no mesmo sentido. O que vinha em sentido contrário tinha que esperar no fim do troço. E todos o sabiam e não havia problemas. Um dia o Dr. Videira não esperou e encontrou-se com outro carro a meio dessa recta, e nem um nem outro quiseram recuar. Ficaram lá um dia até que chegaram outros automobilistas que os con- venceram a desimpedir a estrada. Mas enquanto a recta existiu, ficou conhecida como a Recta dos dois Teimosos.

Havia também outros advogados.com humor. Estávamos numa época em que se trajava com rigor. Pois um deles, o Dr. Miguel Nepomuceno, apresentou-se num julga- mento, sem casaco e com uma camisa de manga curta. O juiz admoestou-o e declarou- -lhe que na próxima audiência se deveria apresentar com camisa e casaco, e ele assim fez. Simplesmente a manga do casaco acabava antes do cotovelo, embora não faltasse à reduzida manga da camisa, com lugar para os dois botões de punho...

Era assim que se divertiam os nossos compatriotas.

Também em Macau, Goa, Moçambique, e nas outras possessões haverá também episódios jocosos a contar, mas fá-lo-emos mais tarde por neles terem sido intervenientes oficiais de Marinha.

III – O HUMOR NAVAL PORTUGUÊS

Logo que entrei na Escola Naval me dei conta que o humor naval tinha características muito próprias.

Pode revelar-se de várias formas das quais apontarei as seguintes:

1. As histórias passadas com vários membros da Marinha;
2. As histórias inventadas que lhes são apontadas;
3. As alcunhas e a maneira como são atribuídas;
4. As partidas que fazem uns aos outros;
5. As vezes os ditos com graça que por eles são proferidos;
6. Também as críticas que as caricaturas implicam.

Na viagem de adaptação que fizemos a Sesimbra e a Setúbal logo o verifiquei.

Como era natural, quási todos os candidatos a aspirante enjoaram, mas havia os que achavam que tal não lhes aconteceria. Entre eles um beirão que declarou que um homem da serra, era forte. e por isso não enjoaria. Enjoou como os outros, e como era baixo e gordinho recebeu logo a alcunha de “Banhanhas“ alcunha que permaneceu durante os três anos do curso, e que se explicava como sendo um conjunto de banhas mal distribuídas.

Uma sardinhada em Sesimbra acabou com o enjoo. Dali seguimos para Setúbal onde fomos muito bem recebidos e onde se organizou uma festa a bordo do Sagres I, muito animada e onde houve até um bailarico. Foi um sucesso, pois em Setúbal havia raparigas bonitas e simpáticas. Um dos aspirantes encontrou uma moça, que achou agradável e conversaram como se fossem amigos de longa data ela veio a Lisboa e ele levou-a ao teatro, acompanhada dos pais como era hábito da época, e parecia que ia começar auspiciosamente um namoro. Não seria assim porque a rapariga era bem educada e escreveu-lhe uma carta a agradecer o convite. Tudo bem, mas na carta havia um envelope, e o destinatário era o “Espirante, Fulano de tal. Foi tal o gozo do resto da Escola, que o destinatário acabou com o namoro que estava no começo, pois não queria ficar com tal alcunha “Espirante“. Foi tal o gozo do resto da Escola, que o visado acabou com o namoro que mal começara, para não ficar com a alcunha para toda a vida.

Na Escola Naval havia já tradições de bom humor, e foi-nos contada uma cena passada três ou quatro anos antes, que é curiosa e que retrata a especial camaradagem que existe na Marinha. Nessa altura era 2º Comandante, o comandante Pinto Basto, oficial distinto e rigoroso. Depois das aulas e até à hora de jantar os aspirantes vinham dar uma volta pela Baixa de Lisboa, onde a Escola estava situada. Aí apreciavam as raparigas que andavam às compras, e se passavam por algum oficial da Escola, deviam cumprimentá-lo.

Houve um dia um aspirante que se cruzou na rua do Ouro, com o próprio 2º Comandante e não o fez.. No dia seguinte foi convocado para se apresentar no gabinete dele e este perguntou-lhe porque é que não o tinha saudado quando se cruzara com ele. Resposta do aspirante: “Senhor Comandante, eu quando vou na rua, só vejo raparigas bonitas e oficiais fardados, Vossa excelência ia à paisana“.

O 2º Comandante apreciou o desembaraço e a desfaçatez do aspirante, correu-o do gabinete e não o castigou. Passados tantos anos não há qualquer melindre dizer quem era o aspirante. Tratava-se do comandante Melo e Alvim que todos nós conhecemos, como pessoa bem disposta!

De resto, muitos anos mais tarde tive uma prova disso. Encontrámo-nos em Londonderry a frequentar o mesmo curso, eu, o Comandante Alvim e o Comandante Tengarrinha, Assisti então a uma conversa entre os dois, em que Alvim dizia ao Tengarerinha que quando um homem e uma mulher se casavam, deviam fazer um seguro que receberiam se o casamento se desfizesse.

Seria uma espécie de compensação para o fracasso. E o comandante Alvim, no fim da conversa ainda perguntou ao Tengarrinha se tinha percebido a ideia. E este respondeu: Perceber, percebi, mas não entendi! Afinal havia humor de ambos os interlocutores.

Já agora vou relatar as situações menos convencionais em que me encontrei e que foram resolvidas com bom senso e com humor.

Já guarda-marinha fazia a bordo do “Douro”, o meu primeiro serviço de dia, por conta própria. À tardinha aparece no meu gabinete um cabo telegrafista, vermelho que nem um tomate e completamente fora de si, que se vinha queixar de que na coberta: o andavam a tratar de “Bonifácio”. Na época havia um boneco, chamado Bonifácio, que era lançado por pára-quadras de um avião e quem o apanhasse ganhava um conto de reis, quantia que na altura era apreciável. Lá o acalmei e um cabo mais antigo e sensato, ajudou-me a acalmá-lo e acabou com a brincadeira.

Nesse mesmo navio havia um cabo da aguada, que veio protestar junto do imediato porque tinham metido aguada sem a sua autorização. O que tinha acontecido é que a barcaça se tinha atrasado e ele tinha ido de licença. O imediato, comandante Guilhermino de Magalhães, correu com ele e disse-lhe que se era tão susceptível, da próxima vez nomearia outro cabo da aguada. Isto não é propriamente humor, mas um exemplo de como se resolve uma situação idiota com boa disposição.

Mas as mais antigas situações cómicas da Marinha passaram-se com oficiais mais antigos que o meu pai, e merecem registo. Houve ainda no tempo da monarquia, um Ministro da Marinha e do Ultramar, que mandou sair um navio para o mar. Foi informado que as máquinas tinham uma avaria e que não podia navegar. Então o dito Ministro perguntou se o navio não podia sair com as máquinas auxiliares... Este episódio faz-me pensar se nos dias de hoje, não poderia suceder qualquer coisa semelhante tal a ignorância que há em certos sectores de decisão das coisas do mar e da Marinha.

Um outro caso sucedeu com um comandante dum cruzador que um dia foi atracar a um cais. Mandou passar o primeiro cabo à proa e perguntou para vante como diz o navio, e a resposta foi de que dizia para vante e fez a mesma pergunta para ré.. Daí disseram-lhe que o navio dizia A reacção do comandante foi esta: “Lá me partem o navio...” Segundo julgo esse comandante era o Comandante Silvério Rocha e Cunha.

Muito mais tarde, quando fazia parte da guarnição do N. H. Carvalho Araújo, assisti a uma peripécia curiosa. O Imediato, primeiro-tenente Júlio Rosa Vieira Lopes, preparava-se para entrar no gasolina para iniciar as sondagens. Vinha com os azeites e ao

entrar na embarcação o sargento Aguiar perguntou-lhe para onde se dirigiam e teve como resposta, vamos para aquela parte. O sargento que era bem educado, calmo e correcto, disse-lhe, senhor imediato qual é o rumo para lá. Aí o oficial caiu em si.

Houve um oficial do navio que teve a paciência de guardar os meios lápis, que ele atribuía, a partir do meio do mês como forma de poupar e um dia, entregou-lhe dois ou três meios lápis, dizendo-lhe que isso lhe facilitaria o expediente. Nesse dia estava bem disposto e até achou graça. Não era má pessoa, mas às vezes fervia em pouca água.

Nos oficiais mais antigos que o meu pai havia alguns que eram muito individualistas e que tinham até forte pancada o que dava lugar a histórias, com graça, mas que não me atrevo a dizer que sejam verdadeiras. E aqui relato duas de oficiais já reformados.

Um deles, talvez com saudades da vida activa, dizia para a mulher, que iam fazer uma viagem com a duração de duas semanas e que metesse mantimentos e frescos para esse período de tempo. Uma vez abastecido fechava a porta de casa e ninguém saía de casa. Para maior requinte também direi que se contava que uma vez faltou um género que ele muito apreciava e então declarou que só havia uma solução: Arribar a um porto Assim se fez, abriu-se a porta, comprou-se o que faltava e depois seguiram viagem até completar as duas semanas.

Doutro contava-se uma história que creio inventada, que quem mandava em casa era a mulher e que ele para fugir dela se meteu debaixo da cama. E a mulher dizia-lhe: Sai daí, anda cá para fora. Resposta dele: “Daqui não saio, daqui ninguém me tira, alguma vez hei-de ter força de vontade na vida”.

Mas é altura de falar de dois oficiais de Marinha, almirante Oliveira Muzanty e comandante Francisco Penteadó, dos que mais humor tinham e que ainda tive o prazer de conhecer pessoalmente.

Oliveira Muzanty regressou em guarda-marinha numa comissão de serviço, num Navio de Transporte atribuído à Armada e que trazia os oficiais que tinham acabado a comissão para Lisboa e fazia também a ligação inversa.

O comandante do Transporte dava muita sorte porque os passageiros deixavam as cadeiras de deck no convés e quando dava o seu passeio tropeçava nelas. E um dia terá dito “qualquer dia deito-as ao mar.” Os guarda-marinhas ouviram e numa noite escura deitaram as cadeiras ao mar. Todos suspeitaram que os autores da proeza tinham sido eles, mas não havia provas e o assunto foi arquivado.

No transporte viajava um oficial de administração naval, o primeiro tenente José Castelo Branco, com a mulher. Quando fizeram escala em Bombaim, a senhora quis comprar uns artigos a um indiano, mas levou tanto tempo a discutir o preço, que o vendedor se fartou e lhe disse: “Tomorrow morning” Ela não o entendeu e perguntou ao marido: Oh José, tomorrow morning, quantas rupias são?“. Os guarda-marinhas ouviram-na e passaram a vida a dizer pelos cantos: Oh, José, tomorrow morning quantas rupias são?

Mais tarde Muzanty foi colocado numa canhoneira que estava atribuída à Estação Naval de Moçambique. Quando se apresentou a bordo foi muito bem recebido pelo imediato, que lhe declarou que gostava muito de o ter a bordo, porque era grande amigo do pai dele e que estava pronto para lhe facilitar a vida, quando pudesse.

Os meses passaram e não havia frete que não caísse em cima dele. Um dia fartou-se e foi falar com o Imediato dizendo que tinha um pedido a fazer-lhe. Este recebeu-o muito bem e voltou a dizer-lhe que era um grande amigo do pai dele. E Muzanty disse-lhe: “É mesmo por causa disso, venho pedir-lhe que o Imediato corte relações com o meu pai.”

Estas histórias ficaram-me na memória, mas há muitas mais: Vi-o imitar uma conversa entre três oficiais do seu tempo. Um era gago, outro era surdo e o terceiro quando falava dava um jeito muito especial à perna direita, para que a fala lhe pudesse sair clara. Era de morrer a rir.

Manteve-se um garotão até morrer, e se passava por uma rapariga bonita na rua do Ouro, não se coibia de lhe dizer um piropo. E ninguém se zangava porque o fazia com graça.

Outro oficial com muito espírito era Francisco Penteadado.

Quando comandava o torpedeiro Mondego, houve uma prevenção e todos os comandantes dos navios estacionados em Lisboa foram chamados ao Major-General da Armada que lhes disse para irem para os seus navios, discretamente sem darem nas vistas. Penteadado declarou então “Como toda a guarnição me conhece, peço licença para usar uma barba e um bigode postiços, única maneira de não dar nas vistas...”

Quando foi nomeado para Comandante Naval dos Açores e antes de embarcar para Ponta Delgada, o ministro da Marinha mandou-lhe dizer que podia levar a senhora, ao que Penteadado respondeu que agradecia, mas que levava a sua. Isto necessita de uma explicação. Por não se sabe bem porquê, os oficiais de Marinha podiam fazer-se acompanhar pelas mulheres, ao contrário do que acontecia com os das outras Armas.

Como nada impedia que mandassem seguir para os Açores uma mulher, isso deu lugar a situações que não deixaram de causar mal estar na terra.

Chegado a Ponta Delgada, Penteadado teve que lidar com o Comandante Militar dos Açores, um general cujo nome já não recordo, mas que tinha ideias muito pessoais. Um dia em que esperava um desembarque nas ilhas telefonou ao Comandante Naval a dizer-lhe que estava a acontecer uma coisa muito estranha no mar. Que aparecia uma luz que umas vezes era vermelha, outras verde e até branca. Penteadado respondeu-lhe que se calhar era um navio. O Comandante Militar disse-lhe que ia mandar soldados para guarnecer os faróis, ao que Penteadado respondeu que então mandaria os seus faroleiros e marinheiros para as montanhas. Ainda declarou o Comandante Militar que iria mandar tocar o sinal de alarme. É preciso explicar o que era o sinal de alarme e a que se destinava. Na praça principal de Ponta Delgada, as casas estavam camufladas, com paisagens idílicas, que certamente seriam do agrado dos invasores, pois representavam campos, árvores e flores.

O pessoal da cidade ria-se de tudo isto e chamava ao sinal de alarme, o sinal do “Alarve “

São muitas as histórias atribuídas ao comandante Penteadado, nesta época. Um dos navios que estavam dados ao Comandante Naval dos Açores era o contra-torpedeiro “Douro”, comandado pelo capitão-tenente Negrão Neto. Era costume todos os comandantes serem convidados para uma refeição no Comando Naval, mas Penteadado, que o conhecia muito bem, demorou o convite. Mas lá teve que o convidar muito perto da

partida deste para Lisboa. No fim do almoço, Negrão Neto perguntou quando é que podia retribuir o convite, e não havia já uma data possível antes da largada do “Douro“. Então este dirigiu-se a

Penteado e disse: Como é que eu lhe posso então pagar o almoço, ao que Penteado respondeu: “Não se preocupe, quaisquer vinte paus chegam!”

Negrão Neto era uma pessoa bem intencionada, mas complicado e os seus oficiais para poderem sobreviver adoptavam atitudes que nada tinham de ortodoxas. Havia instruções escritas para as coisas mais evidentes, que ele perdia ou lhe faziam perder. Mas assim lá iam vivendo em harmonia. Um dia fui convidado para ir almoçar ao Douro, enquanto era oficial do Lima, e ao chegar à mesa, vi que todos se sentavam sem esperar que o Imediato o fizesse. Também me sentei no lugar que encontrei vago, e o Imediato, comandante Costa, querendo ser amável comigo, logo que me sentei dirigindo-se a mim disse-me: “Estão aqui três filhos de oficiais de Marinha, eu, o Almeida Brandão e você.” Infelizmente só o Brandão se gaba de ter o pai vivo. Era a conversa ideal para abrir o apetite.

A sociedade de Ponta Delgada era correcta connosco, mas não era acolhedora na época. Era natural pois a presença dos militares era pouco natural para eles. E aconteciam às vezes no Clube Micaelense episódios que tinham o seu quê de cómico e até de desusado. O meu comandante, o comandante Sarmiento Rodrigues, procurava limar as arestas, mas às vezes tinha que ter muito trabalho. Havia como em toda a parte, germanófilos e quem fosse simpatizante dos aliados, e não deixavam de nos perguntar qual era o campo que nos agradava, o que era desagradável, pois nem sempre era feito com tacto.

Também às vezes havia atitudes curiosas. Uma vez os oficiais do Lima foram convidados para um almoço e passados uns dias receberam a conta. Mais estranho ainda pois se tratava duma unidade militar. Depois disso estava eu no clube Micaelense, e como estava de serviço no dia do almoço, não conhecia o comandante da Unidade que fizera o convite, que por acaso estava mesmo ao meu lado. Estava a conversar com o Dr. Hortensio Ferreira da Fonseca, e dizia-lhe que também teria ido ao almoço se fosse baratinho. O comandante da referida unidade estava ao pé de nós e ouviu a conversa e ainda perguntou ao médico, o que é que eu queria. Salvou-me o Dr. Hortensio que me afastou a tempo.

Os oficiais reuniam-se num café e aí apareciam naturais da terra, que confraternizavam connosco, e às vezes havia saídas inesperadas. Uma vez estava eu a falar do meu amigo e camarada Vila Real, e um alferes pergunta-me: “Vila Real, então é (Mangualde)”. Eu que não estava em sintonia, disse-lhe: Não, é de Matosinhos. Não gostou!

Antes de prosseguir com outros relatos de episódios acontecidos com outros oficiais que têm humor, convém referir que há alguns oficiais de que não se espera que o tenha e que às vezes têm saídas que demonstram tê-lo.

O almirante Botelho de Sousa, por exemplo, teve uma delas com o Roberto Ivens Ferraz de Carvalho: Este tinha expressado opiniões que demonstravam a sua simpatia pela causa dos Aliados, o que era proibido, por ser contrário à nossa neutralidade. Isto chegou ao conhecimento do almirante que o mandou chamar. O almirante perguntou-lhe o que havia de verdade nisso, e o Ferraz de Carvalho disse que era uma conversa que

tinha tido com uma roda de amigos no Clube Militar Naval: O almirante coçando como era habitual uma verruga na mão esquerda voltou-se para ele e disse-lhe: “Se calhar foi um desses amigos que o veio contar, também há amigos de Peniche”.

Foi o próprio Ferraz que me contou esta versão pelo que a tenho como a expressão da verdade. Ainda soube depois que o delator teria sido um oficial que andava muito pelos gabinetes e por isso era conhecido como o Reposteiro-Mór, mas disso, como não tenho a certeza, não revelo o seu nome, e só o referi porque a alcunha é engraçada e julgo que pouco conhecida.

Uma vez em Goa, na época da monção quente o “João de Lisboa” estava fundeado em Mormugão, e houve uma reorganização das Forças Navais da Índia e o primeiro tenente Francisco Proença foi nomeado chefe dos serviços de electricidade e electrónicos da Força Naval. Foi-lhe pedido se vinha a bordo do navio pois havia dois electrogéneos que não se podiam acoplar, e o Arsenal do Alfeite não tinha conseguido resolver o problema. Resolveu-se fazer nova tentativa e o tenente Proença veio a bordo e passou três horas enfiado na casa das máquinas. Ao fim desse tempo desistiu e quando voltou à fala comigo, vinha todo cheio de calor e transpiração.”Voltou-se para mim e disse-me: Não sei porque não consigo, se calhar são os dois machos“. Ora o Proença não tinha normalmente humor, mas desta vez saiu-se com graça. O problema era complicado e só mais tarde foi resolvido num estaleiro de Hong-Kong.

O comandante José Justiniano do Nascimento, grande amigo e pessoa de grande honestidade e cortês, não se podia dizer que tivesse normalmente humor. Mas há uma história que ele inventou quando, ou numa caçada ou numa reunião de caçadores já estava das balelas que lhe estavam a contar.

Então disse que uma vez estava à beira dum rio, em Angola e dois ciclistas que vinham na estrada, viram um leão que vinha atrás deles. Havia um rio perto e a solução foi deitarem-se á agua, com bicicletas e tudo.

Desapareceram e toda a gente ficou com muita pena, pois tinham escapado do leão, mas acabaram por morrer afogados.

Daí a um quarto de hora talvez ouviu-se um grande barulho na estrada e com grande espanto, apareceram os dois ciclistas e um grande barulho das bicicletas, pois vinham montados nelas, mas com os pneus vazios.

Então declararam que tinham estado dentro de água a respirar o ar dos pneus e quando se acabou o ar tiveram que voltar à estrada.

O comandante Jaime Couceiro era também uma pessoa com humor, que às vezes era cáustico, sobretudo quando queria ser amável.

Quando era capitão do Porto de Luanda, durante a II Guerra competia-lhe atribuir o direito e a ordem por que deviam embarcar num paquete para Lisboa, a todos os passageiros que pretendiam seguir de paquete para Lisboa.e a ordem pela qual o fariam.

Um dia apareceu-lhe um indivíduo do sexo masculino, aí dos seus trinta anos que entrou no seu gabinete de calções e camisa. O comandante Couceiro perguntou-lhe logo: “Onde é que o menino deixou o arquinho?”

Podia haver trocas entre os pretendentes, se alguma pessoa desistisse a favor de outrem.

E assim foi, um dia apareceu-lhe uma dama que lhe ia comunicar que havia quem tivesse trocado com ela. Couceiro autorizou, mas não sem lhe dizer: “Não há dúvida, todas as Carmen Miranda têm sorte.”

Já em Lisboa era Comandante da Defesa Marítima e foi exonerado, por razões que não interessa agora referir. Convocou todos os oficiais para o edifício do Comando, em Caxias para se despedir deles. Ao Sá Teixeira, que ia casar-se, não achou nada melhor do que dizer-lhe “Agora desejo-lhe felicidades, mas veja lá, não abuse.”

O comandante Couceiro foi substituído pelo comandante Teixeira Diniz, e o comandante Barahona, o 2º Comandante, pelo Comandante Nunes Vicente, já quando eu preparava o - Alberia - para ser desmobilizado e entregue ao armador. Tive por isso pouco contacto com o novo Comando. No entanto os despachos com o comandante Nunes Vicente, eram demorados e pouco produtivo. Tinha a alcunha do – Vicente das Buchas - e um dia que lhe fui requisitar verniz, declarou que podia esmagar baratas, o que dava muito bem. Claro que lhe disse que isso estava fora de causa. Mais tarde, quando o encontrei por acaso no Arsenal, vi que ia a coxear e perguntei o que lhe tinha acontecido.

E respondeu logo que tinha partido uma perna, quando jogava tennis com o Chefe do Estado-Maior da Armada. Era mesmo assim!

É a altura para amenizar as histórias que são inventadas e atribuídas a outros, conforme as características que lhe são peculiares. Acerca do então comandante Valente de Araujo, que tinha uma deficiência de expressão trocando a ordem das letras nas palavras, por exemplo em vez de “amperes-espiras” dizia “ampires-esperas”, atribuíam-se várias frases que nunca pronunciou. Contaremos duas.

Uma vez dirigiu-se a uma estação de Metro e pediu um bilhete para Entre Rios. Perante o espanto de quem o atendeu, acrescentou: “Enganei-me, é para Sete Campos.”

Uma vez, quando ia a conduzir o seu carro o polícia de transito nunca mais apitava e ele virou-se para o polícia e ter-lhe-ia dito: “Ó, seu filho da pita, nunca mais aputa”.

Era regulamentar que as ordens que se davam para o homem do leme fossem repetidas por este, por uma questão de segurança. Ora o comandante Moura Braz, acrescentava às regulamentares por vezes expressões em calão ou pior. E o homem do leme repetia tudo o que o comandante dizia, pois gozava. com isso. Um dia o imediato, comandante Soares de Oliveira deu ordem ao marinheiro do leme: “Ó do leme, só repetes as ordens do senhor Comandante que sejam as regulamentares.”

Durante o exercício Mariner o contra-torpedeiro Tejo era comandado capitão-tenente Duarte Abel Rodrigues que deveria fazer rendez-vous com os navios americanos que tomavam parte no mesmo exercício, quando seguia de Lisboa para Ponta Delgada Delgada. Assim aconteceu conforme estava previsto.

Para enviar mensagens usava-se o prefixo NUCO, que os nossos telegrafistas pronunciavam NUCU, e gozavam com isso.

Às vezes acontecem percalços com as comunicações e numa outra ocasião em que as ordens para o começo do exercício usava-se o ZT, e o arriar da preparativa ZZTT.

Nessa altura o comandante enganou-se e deu a ordem de governar a ZZTT.

O marinheiro do leme não sabia o que devia fazer, e foi o imediato que lhe indicou o verdadeiro rumo. Há sempre alguém que mantém a calma!

O oficial português mais antigo era o então comandante Armando Reboredo e quando quando era OTC prolongou os exercícios até para além das dez horas da noite. O oficial americano respondeu-lhe com a seguinte mensagem: “Relax, amanhã também é dia!” Não era uma mensagem correcta, e Reboredo não achou graça!

O comandante Abel Rodrigues era um grande manobreiro e por isso atracar o navio não era problema e fazia a manobra com à vontade e despreocupado.

Quando uma vez atracámos em Ponta Delgada, tinha no cais pessoas de família que o esperavam, e dava as ordens para a atracação e ao mesmo tempo falava com a família. E ouviam-se frases deste género: Passa a espia de vante, esperem um bocado que já vou falar com vocês! Tudo isto fazia com que houvesse boa disposição, o que é sempre benéfico.

O desconhecimento das línguas estrangeiras causa às vezes situações divertidas, até porque quem as não domina é em geral falador. E não é pecha só dos portugueses, pois nos outros países há também quem empregue a sua língua incorrectamente e profira frases que têm sentido que pode dar lugar a interpretações jocosas.

Quando uma vez atravessei o canal de Suez, o piloto era um ex-oficial da Marinha francesa e estava um oficial português na ponte que não se coibiu de ter uma longa conversa com ele. A uma certa altura, querendo ser amável disse-lhe: “France beaucoup de libertés, il y a même des députains noir.” O piloto desatou a rir e foi preciso explicar-lhe o que ele tinha dito.

Outro exemplo eram as histórias atribuídas ao comandante Jaime do Inso, do curso do meu pai, pessoa que terá desejado ser Embaixador de Portugal, primeiro em Paris e depois na Santa Sé, sem o ter conseguido. E os seus amigos brincavam com ele por causa disso. Quanto a Paris diziam que não o podia ser pois seria ridículo o que os franceses lhe chamassem. O Commandant Inse (ligando as duas palavras isto dava em franciú - o comandante tanso). Quanto ao Vaticano atribuída-se ao próprio o desabafo: seguinte: Et pourtant je suis crétin!, confusão é claro entre chrétien e crétin.

O meu grande amigo José Rodrigues Pinto, esteve uma vez para ir a Inglaterra tirar um curso qualquer, mas à última hora não foi por ter havido uma alteração no programa.

Beirão de gema como era e na maneira como pronunciava os ss, os seus camaradas de curso brincavam com ele dizendo: Ele não foi porque iria para lá dizer: “God shave the Queen!”

Uma vez em Colombo houve um oficial do meu navio que foi a terra e contactou com oficiais cingaleses. Propuseram-lhe realizar com a equipa do navio um desafio de soccer. Ele, com o desembarço habitual nacional aceitou, disse logo que sim e até marcou a data. Ao chegar a bordo soube que se tratava de futebol e ficou descansado e até ganhámos o jogo.

O meu navio era o João de Lisboa e havia dois oficiais com muita graça: o Conceição e Silva e o Alvarenga, de que contarei algumas histórias.

A primeira resultou duma indicação do comandante para que eu fosse rigoroso nas autorizações que concedesse para visitas femininas a bordo. Tomei nota das directivas e aguardei. Em Port-Said não recebi pedido nenhum. Já em Aden, o Conceição Silva pediu para trazer a bordo uma amiga. Notou que eu hesitei e disparou-me logo esta: “Posso apresentar atestado de bom comportamento”. Percebi que o comandante habilmente

lhes tido dado qualquer indicação. Assim se resolveu um problema que não chegou a concretizar-se.

As conversas na câmara entre o Conceição e Silva e o Alvarenga tinham por assunto qualquer coisa normalmente à roda duma realidade: o primeiro vivera sempre na cidade e nada sabia do que era a vida do campo. As histórias são muitas, contarei apenas duas.

Um dia, ao almoço apareceu uma sopa de coentros muito boa. O Conceição e Silva gabou a sopa, e logo o Alvarenga lhe retorquiu: Ó, George não sabes porquê? É porque é uma sopa de coentras, que são muito mais saborosas.

A segunda foi quando o George tinha lido um artigo sobre a fecundação artificial dos porcos, que ele comentava como sendo uma barbaridade privá-los dum prazer que podiam ter. Não sabes porquê George, é porque os porcos e as porcas têm o aparelho reprodutor em espiral e nem sempre com a mesma orientação e portanto era muito difícil que as espirais encaixassem umas nas outras.

Em Goa havia um velho hotel, o Mandovi, onde se comia bem e que os oficiais frequentavam. Um dia houve uma festa de Carnaval onde os participantes tinham que ir mascarados. Entre eles estava uma goesa, casada com um oficial do Exército e o Alvarenga conhecia bem a família. A senhora andou toda a noite a dizer-lhe, você não é capaz de saber quem eu sou, tão bem mascarada estou. Isto repetiu-se e o Alvarenga foi bebendo e a senhora insistindo. Ao fim da noite não se conteve e disparou-lhe esta: Ora, com um rabo desses, só pode ser você.

Esta comissão correu sempre havendo uma grande compreensão entre comandante, imediato e oficiais, e o ambiente da câmara era tal, que o oficial de ligação paquistanês entrava lá quando queria, e almoçava connosco, se lhe apetecia. Um dia, em Karachi, entrou e sentou-se à mesa. Eu fiquei encravado porque o que havia para comer eram ovos com salsichas, e disse-lhe que lhe arranjava outro almoço. A resposta dele foi: não me diga o que é, que se eu não souber o que é, como tudo. Nunca mais voltei ao Paquistão, mas julgo que isto hoje não se repetiria.

Finalmente chegou a altura de nos mandarem seguir para Macau. Uma das distrações dos oficiais era frequentar as lojas de discos de onde traziam reclames de pin-ups, quási em tamanho natural, com que ornamentavam a câmara. Quando estávamos para partir o comandante sugeriu-me que as bonecas desaparecessem. Isso foi feito logo que largámos e talvez se transformassem em sereias do Indico, pois foram lançadas ao mar.

Em Luanda era Comandante Naval o almirante Mexia Salema e um dia oferecia um almoço a várias entidades civis e militares. Houve uma prevenção e o almoço teve que ser adiado. A senhora D. Maria Luísa, mulher do almirante, como boa dona de casa, quis guardar os camarões que faziam parte da ementa. Tanto o almirante como a senhora, conheciam-me bem desde que eu nascera, pois eramos vizinhos. Para maior segurança, quando chegou o dia do almoço deu alguns ao cão, que se deliciou com eles. Parecia tudo resolvido. Quando o almoço estava quási no fim o criado veio dizer ao ouvido da patroa:

“Senhora, o cão morreu.” Entrou tudo em pânico e foi toda a gente para o hospital. O cão tinha, morrido, mas não de ter comido os camarões, tinha morrido atropelado.

Ainda em Luanda, quando o comodoro Armando Ferraz, que mais tarde foi Comandante Naval de Angola, deveria ir à Junta de Saúde, para ser promovido, mas na altura adoeceu e não pôde fazê-lo. Pois houve um seu adjunto que sendo seu natural substituto no serviço, pretendeu apresentar-se à Junta, como seu natural substituto e achar que o podia e devia fazer em seu nome. Foi um castigo convencê-lo, mas a custo lá o conseguiram!

Em Maio de 1941 o “Gonçalo Velho”, do comando do capitão de fragata Francisco Fialho recebeu ordem para regressar a Lisboa, escalando Batávia e depois Moçambique.

Havia duas maneiras de o fazer: ou seguir pelo rota dos três graus de latitude Norte, ou então escalar primeiro Colombo e rumar depois a Moçambique. A primeira hipótese era uma travessia de 20 dias, do mais enfadonho. O comandante encarregou o chefe de comunicações, primeiro tenente Sá Teixeira de mandar uma mensagem pedindo autorização para escalar Colombo. O Sá disse-lhe que não iam autorizar. Nessa altura o comandante declarou que nessa qualidade tinha latitude para escolher a sua rota. A resposta foi negativa e mandaram-no seguir a rota dos 3 graus de latitude Norte até Moçambique. O Sá Teixeira não foi capaz de se calar e disse--lhe: Afinal a sua latitude é só de três graus. O comandante riu-se e lá fomos pela rota dos três graus de latitude Norte.

Quando estávamos em Luanda, o Director da Alfandega era o Dr. Sá Carneiro, pessoa que gostava da Marinha e tinha muito bom coração. Quando fazia parte da guarnição do Carvalho Araújo e viemos com o navio a Lisboa, regressámos pelas Canárias e o pessoal natural de Angola fez lá várias compras. Chegados a Luanda dois deles, foram oferecer um rádio ao Chefe da Alfandega: Este disse-lhe que desaparecessem rapidamente porque estavam a falar com o director da Alfandega, mas não participou deles.

Por essa altura estava atracado em Luanda um paquete e o já nosso conhecido Dr. Videira foi a bordo e trouxe de lá uma garrafa de whisky e o pessoal da Alfandega interceptou-o.

Arranjou logo uma explicação. Isto é com certeza milagre de Nossa Senhora de Fátima, porque transformou àgua em whisky. Também o deixaram seguir sem pagar direitos. São assim os portugueses, cumprem as leis, mas sabem ser tolerantes quando lhes falam com humor.

Antes de prosseguir julgo que será de vos relatar dois episódios típicos do que acontecia a um navio que acabava de sair do Arsenal do Alfeite, e ainda não está enquadrado na rotina do dia a dia dum navio de guerra e em que fui participante, nem digo com humor, mas talvez com bonomia e certamente com espontaneidade. Saíramos de Lisboa a 17 de Dezembro de 1966, depois de reparações que não havia maneira de estar concluídas.

No dia seguinte e quando navegávamos a oeste de Gibraltar e numa tarde de excelente tempo, resolvi ir tomar ar na ponte. Quando lá cheguei deparou-se-me uma situação que não esperava. Todo o pessoal de serviço, desde o oficial de quarto aos vigias estava equipado com o seu rádio e ouvia um desafio de futebol cujo relato era transmitido de Lisboa. É claro que mandei recolher os rádios a quartéis. Houve um grumete mais jovem, que me diz: Oh, senhor comandante, mas é um desafio do Benfica. E disse-lhe o que me pareceu melhor: Pois é, mas eu sou do Sporting. E entrou tudo na ordem.

A viagem prosseguiu e quando seguíamos de Cabo Verde para Luanda, o Imediato veio-me dizer que havia um oficial que pedia para falar comigo. Perguntei-lhe se sabia qual era o assunto e o imediato disse-me que não. Eu estava na ponte e disse ao imediato que o recebia ali mesmo. E avançou o oficial de Marinha mais antigo. Começou por me dizer que vinham muito cansados sobretudo nos quartos de noite. Era uma fantasia pois vinham a cinco quartos, o que era pouco vulgar, sendo quatro quartos já muito bom, e acontecendo muitas vezes, ser só a três quartos o que realmente se podia considerar de cansativo, mas nada de matar ninguém.

Mas a seguir a esta introdução veio o pedido: Por estarem cansados pediam autorização para nos quartos de noite se sentarem na cadeira do comandante. Fiquei pasmado e pensei que se quando eu era tenente fizesse um pedido destes não escaparia duma corrida em pêlo e ao mesmo tempo espantado com tal falta de senso e de calo. Interiormente talvez até divertido, pois era uma autentica anedota. E então disse-lhe que até o faria se pudesse, mas não podia, porque se o fizesse, toda a guarnição que nos observava constantemente pensaria e diria que tinha um comandante que era “tanso”, coisa que eles certamente não gostariam. Com esta resposta, com que não contava, o tenente ficou interdito e saiu da ponte o mais depressa que pôde.

Foi esta a ultima surpresa que tive e à chegada a Lourenço Marques tinha entrado tudo no normal, e já podia contar com uma guarnição razoavelmente treinada e que melhorava de dia para dia.

Há só mais uma circunstância que ilustra a minha última frase. Passados os dois meses de patrulha na Beira fomos atribuídos ao Comando da Defesa Marítima de Porto Amélia, numa época de calor e em que nos foi determinado usar o uniforme de Verão, que se compunha de camisa de meia manga e calção branco, que devia ser usado quando se ia a terra de licença. Ora havia quatro cabos fogueiros, barrigudos e de perna curta e que ficavam ridículos naquele traje, que de resto não dava neste caso senão desprestígio a um militar. E foram expor o seu caso ao Imediato, que me veio consultar.

Disse-lhe que não tinha nada a objectar se os autorizasse a irem de licença usando calças brancas. Mas o imediato retorquiu, que já tinha pensado numa solução que não me forçava a ir contra a lei e lhe parecia portanto melhor. E consistia em o médico declarar que os homens tinham uma doença de pele que não lhes permitia apanhar sol nas pernas. Dir-me-ão que este caso nada tem que ver com o humor. Não terá, mas tem que ver com uma realidade muito importante para um organismo militar: haver solidariedade entre todos os membros duma guarnição, trabalharem todos para o bem comum, o que não é contra a disciplina e até a reforça.

Haveria muito mais histórias engraçadas para relatar e assim o faremos se vier ao correr da pena, mas agora vamo-nos referir a outra faceta da vida naval, que contribui para o seu bem estar em certas situações, mormente nas longas comissões. Relatarei pois alguma coisa ligada com uma tradição naval:

as partidas que pregávamos uns aos outros. Por acaso sucederam todas em Macau ou Hong-Kong.

Nas noites quentes de Macau, quem não estava de serviço vinha para a cidade onde pelo menos sempre corria um aragem fresca. O camarada que ficava de serviço de dia, se lhe dava para isso, divertia-se desarrumando os camarotes, que engalanava com as roupas das vítimas. Às vezes faziam-no até com arte e ninguém levava a mal. Para a próxima acontecer-lhe-ia o mesmo!

O galã do Gonçalo Velho era o Saraiva Cabral, e era muito festejado pelas macaenses e ele cultivava este desporto. Um dia houve uma festa no Centro de Aviação Naval de Macau e foi convidada uma das meninas pelas quais ele de momento andava interessado.

Ela que era bem educada, mandou um cartão agradecendo o convite. O Silva Braga caçou o convite, apagou o que lá estava escrito, e endereçou-o ao Saraiva Cabral a convidá-lo para ir tomar chá a casa dela. O nosso amigo desconfiou e foi perguntar ao imediato se tinha sido convidado, que lhe respondeu que não tinha idade para ser convidado por meninas de dezoito anos.

Mesmo assim não ficou convencido, e veio-me perguntar se eu tinha recebido convite. Respondi-lhe que não andando de roda dela, não havia nenhuma razão para ser convidado. Lá se convenceu. E no dia do convite telefonou à rapariga a perguntar se podia ir. Ela que de nada sabia disse-lhe que ia andar de bicicleta e depois podia aparecer. E lá foi ele. Chegou e o chá não aparecia. Ao fim de hora e meia entrou o pai da donzela com uma garrafa de whisky debaixo do braço e o nosso amigo, convenceu-se que tinha chegado a hora do chá. Por isso não arrancou, até que o pai lhe perguntou se não queria jantar com eles. Então percebeu tudo, bateu com a mão na testa e saiu porta fora, murmurando: “Ah, os malandros que me levaram!” E foi para bordo querendo bater em todos nós. Quando lá chegou, já tinha arrefecido e pensou que éramos muitos. No dia seguinte encontrámos os pais da menina no Café “As Delícias”, que era na altura ponto de encontro para a sociedade macaense, e que até se divertiram com a partida.

Mas ele não tinha emenda e um dia pediu licença e foi passar uns dias a Hong-Kong, mas disse á menina da altura o hotel para onde ia. Então a maior parte dos hotéis de Hong-Kong eram polivalentes, quer isto dizer que nos primeiros andares eram para famílias, no último havia um cabaret, e por exemplo no quarto andar se alugava o quarto com companhia feminina incluída. Tudo bem, mas o diabo tece-as. A menina que era desembaraçada resolve ir fazer-lhe uma surpresa, mete-se num ferry com uma irmã e vai direitinha ao hotel em que ele estava hospedado, perguntam na recepção qual era o número do quarto, tomam o elevador e vão-lhe bater à porta. Ele abre e fica espantado, mas não por muito tempo, pois que pouco depois sai a companhia que acabava de tomar banho e trazia o uniforme apropriado para isso. O namoro é claro, acabou aqui.

Por uniforme apropriado lembrei-me duma história da Royal Navy. Um dos seus oficiais foi uma vez visto a sair dum quarto com o uniforme em que nascera, só um bocadinho mais crescido. Foi julgado e acabou por ser absolvido. Porque na Marinha Inglesa se deve sempre usar o uniforme apropriado, para o desporto que se pratica.

Não tem nada que ver com Macau, mas quando andava embarcado nos Açores havia sempre alguém que nos pedia em Lisboa para levar uma encomenda para a família. Um dia calhou-me a mim levar um frasco de compota, mas ninguém me disse que o frasco não tinha tampa, e arrumei-o com o bocal para baixo.

Dos Açores para Lisboa era mais complicado; era preciso verificar tudo o que “os amigos”, nos pediam para trazer. Estávamos em plena Batalha do Atlântico e todos os pretextos serviam para transportar peles de gata, que eram utilizadas, por exemplo, nas coronhas das armas.

Mas uma vez uma família respeitável de S, Miguel pediu a um oficial para trazer para Lisboa um queijo amanteigado. Alguns dos oficiais, esvaziaram o recheio, comeram-no, e substituíram-no por gesso. E o portador ficou naturalmente mal visto. Muitas histórias poderiam ser contadas e até com mais graça do que as relatadas, mas seria até enfadonho continuar.

IV- RELAÇÃO DAS ALCUNHAS QUE COSEGUIMOS RECOLHER

Vamos portanto passar a ocupar-nos das alcunhas. Há varias razões para a sua atribuição que passamos a referir:

1. Os nomes próprios ou apelidos que são alterados, significando normalmente o contrário,
2. Alguma característica física do que recebe a alcunha;
3. Uma frase que o visado profere habitualmente ou caiu no gozo;
4. Ainda algumas alcunhas para que é difícil encontrar explicação.

Algumas alcunhas começam na Escola Naval, as quais nem sempre se mantêm pela vida fora, que faz nascer outras.

São raras as alcunhas que são ofensivas, essas guardarei para mim.

Há também caricaturas que valem uma alcunha. Tenho poucas para mostrar, mas uma fonte, são os jornais de bordo.

Por vezes será bom explicar o porquê duma alcunha se o soubermos ou acrescentar alguma coisa que se ligue com ela:

1. Alteração dos nomes próprios

Acontece frequentemente por antonímia ou por sinonímia.

Apresentamos agora as listas das alcunhas que coligimos, e ao mesmo tempo as histórias mais engraçadas que conhecemos, relativas aqueles a quem foram atribuídas:

Almirante Câmara Leme	- O meia nau (porque tinha só proa)
Almirante Quintanilha	- O tigre da Malásia
Almirante Ferreira de Almeida	- O perna longa
Almirante Guerreiro de Brito	- O FOPinto (porque assinava assim)

Almirante Reboredo	- O Robor , The Face.
Almirante Santos Silva	- O Persianas Corridas
Almirante Lino Paulino Pereira	- O Lino pau aspas
Almirante Soares Branco	- O Soares tinto
Almirante Nuno de Brion	- Lord Brion, o Fininho
Almirante Laurindo dos Santos	- O escaler a vapor com apito de paquete
Almirante Paulo Viana	- O Bebedoro
Almirante Francisco Spinola	- O Chico trabalhador
Almirante Teixeira da Mota	- O Pigafeta
Almirante Moura da Fonseca	- O Zé da Moura Almirante Morgado Belo
	- O que coça a orelha com a mão do bordo oposto
Almirante Tengarrinha Pires	- O tem grelinhos
Almirante Luis de Oliveira Lima	- O Liminha
Almirante Oliveira Junior	- O Oliveirinha
Almirante Henrique Tenreiro	- O autocarro (porque todos queriam entrar nas organizações que dirigia)
Almirante Fragoso de Matos	- O bôcas
Almirante Filipe Castela	- O cangas, o Três dedos
Almirante José Nunes da Silva	- O chato
Almirante Melo Cristino	- O Crispim, O preto, o Kristine Killer
Almirante Rogério de Oliveira	- O pica-pau
Almirante Gabor Patkoczy	- O senhor Silva, o que é muito literário, mas a maior parte das vezes era tratado simplesmente por Gabor
Almirante Newton da Fonseca	- O peru, O boné à inglesa
Almirante Raul Ventura	- O tonecas
Almirante Elias da Costa	- O Gande Elias
Almirante Encarnação Simões	- O Encarnadão Simões
Almirante Peixoto Correia	- O espelho, o espelhinho
Almirante António da Cunha Aragão	- O Escalhavardo
Almirante Leonel Cardoso	- O Néné
Almirante Cardoso Tavares	- O Zé das Neves

Almirante Joaquim J. Teixeira	- O granzepe (nome dumã peça dumã carabina)
Almirante José Gomes Ramos	- O Farol
Almirante Portugal Ribeiro	- O Meco
Almirante Virgílio Ribeiro	- O terrible gentleman
Almirante Cruz Junior	- O chinês.
Almirante Roberto Ferraz de Carvalho	- O Ferrazdique
Almirante Abel de Oliveira Neves	- O pele vermelha, o indio
Almirante Ricou	- O Racu Almirante Moreira Rato
Barreiros	- O Rato preto, Ratazana, o Henriqueta
Almirante Aurélio Junqueira	- O junquilha
Almirante Vicente Almeida d'Eça	- O Almeida de ICA, o buenos dias (EMA)
Almirante Rosa Coutinho	- O matuto
Almirante Almeida e Costa	- O beíçolas
Almirante Carlos Lencastre	- O leoncio
Almirante Alfredo de Oliveira	- O papa, O príncipe Filipe
Almirante Carlos Caldeira Saraiva	- O doutorzinho
Almirante Pinheiro de Azevedo	- O Almirante sem medo
Amirante Manuel Vilarinho (é claro)	- O pantera cor de rosa

Ainda há que assinalar outros que, por terem morrido antes não chegaram a serem designados senão Comodoros, ou por a sua alcunha ter tido pouca difusão:

Almirante Alfredo Ramos Rocha	- O bandeirinhas, Fala o Rocha
Comodoro António Negrão Neto	- O Nabiças, o N.N., O
Dupla negação Comodoro Valente de Araujo	- O Chitas

Há ainda que aos oficiais que eram irmãos, (os maninhos) se davam alcunhas semelhantes. Assim, o almirante Manuel Pereira Crespo e o irmão Comandante João Pereira Crespo, a bordo do “Carvalho Araújo” eram conhecidos pelos “maninhos”.

Semelhantemente os dois oficiais de Marinha, que passaram para a Aeronáutica:

Alberto da Costa Bastos e o irmão mais novo, ficaram conhecidos pelo Bastão e o Bastinhos.

Igualmente com os irmãos Caldeira Saraiva, o mais velho era o Carlos, oficial de Marinha era o “Doutor“, e o mais novo, o Luis, Constructor Naval, era naturalmente “O Doutorzinho”.

Na mesma linha está o João Parente e o irmão mais novo eram para os mais chegados, o João Penico, e o Peniquinho. O João Parente era contudo mais conhecido pelo “Pico”, dada a sua altura.

Mais curioso é o caso do Almirante Sarmiento Rodrigues que não é do meu conhecimento ter tido qualquer alcunha, mas foi tratado por “O quintanista”, por um cabo electricista que ficou muito perturbado pela tempestade que suportou o “Lima“ e perdeu temporariamente o tino e que dizia que a culpa do que tinham passado era do Comandante. Ora o Almirante, como todos os oficiais do seu tempo, usava uma capa curtinha, que ele associava a um estudante de Coimbra.

Prossigamos então com a nossa lista de alcunhas em relação aos oficiais com patente inferior a almirante, onde há ainda muito que relatar. Em alguns casos será necessário acrescentar alguns comentários que sejam de interesse.

Comandante Luis Sá Linhares - O Maire d’Almada (a pronunciar Merdalmada) pois tinha sido Presidente da Camara Municipal de Almada

Comandante Horácio de Faria Pereira - sete barrigas

Sobre esta alcunha há ainda que acrescentar: o seu lanche era sempre muito lauto, pelo que se dizia que o “dispenseiro “tocava à faina” para “organizar uma cadeia de produção de torradas em que uns cortavam o pão, outros punham manteiga e o criado servia.

E é de acrescentar que quando Faria Pereira foi capitão do porto de Luanda, lhe fizeram uma quadra, que cito de memória e era mais ou menos assim:

O nosso capitão do porto
Precisa de duas camas,
Uma para deitar o cú,
Outra para deitar as mamas.

Com tudo isto era um excelente oficial e uma excelente pessoa.

Comandante José Salvador Mendes - O Zé da Bomba

Era conhecido de toda a Marinha e às vezes colocava-nos em situações difíceis com as suas diremos, apreciações, uma das quais, me fez ficar dois dias a pensar como lhe deveria responder.

Era na altura comandante do patrulha Boavista e o navio subiu o plano inclinado do Arsenal do Alfeite, para beneficiação do casco. Mas à ultima da hora foi preciso

pedir uma reparação de urgência, pois uma retrete se tinha entupido e Salvador Mendes, Director do Serviço de Manutenção da Marinha enviou-me um ofício em que me perguntava primeiro – qual a razão do entupimento; e segundo, quais as providências que tomara para evitar que o incidente se não repetisse. Quem ficou entupido fui eu! Mas tive a sorte de ao fim de dois dias saber que a retrete se tinha entupido porque na sua montagem tinham caído para lá duas porcas. Estava salva a pátria! Podia responder sériamente.

E na resposta contava qual a razão que causara o percalço e a seguir que não tomara nenhuma providência para evitar que o incidente se repetisse, porque na sua utilização corrente a retrete não receberia porcas. E dei uma resposta correcta e respirei de alívio!

Engenheiro José da Costa Ribeiro Camacho	- A esfera viciosa
Engenheiro Mário de Sousa Fonseca	O Tai-shé
Engenheiro João Zodíaco Fernandes	- O Jana
Engenheiro Aluínio Martins da Silva	- O engenheiro Alumínio
Engenheiro António da Silva Crespo	- O Crespalhão
Engenheiro Saraiva Cabral	- O cavalo, O batatinhas fritas
Engenheiro José Ferreira de Oliveira	- Zé Nabo
Comandante Lopes Marques	- O d'Artagnan
Comandante Melo e Alvim	- O Dom Diogo
Comandante Ferreira d'Oliveira	- O caçador
Comandante Oliveira Baptista	- O bautista
Engenheiro Artur Brandão	- O calhau
Dr. Carvão Gomes	- O Carvãozinho
Comandante José Ferreira da Costa	- O cavalo
Comodoro Duarte Almeida Costa	- O ceguinho
Capitão-tenente A.N. José Martins	- O cowboy triste
Cap. de fragata A.N. Adolfo da Silva Figueiredo	- O doutor
Comandante José Rocha Zagalo	- O Zé Galo
Engenheiro José de Oliveira	- O Zé Nabo
Comandante José Neves Sales Grade	- O Zé não
Engenheiro Amilcar de Sousa Brito e Abreu	- A Brites
Comandante Sanches de Miranda	- O garrafão
Comandante Fernando de Almeida e Silva	- O AmShilva
Engenheiro Ricardo de Melo Sampaio	- O passarinho
Comandante Armando Saturnino Monteiro	- O pistolas

Engenheiro Manuel Augusto da Silva	- O Silvinha
Comandante Rolando Quelhas de Lima	- Ruca, Linguixa
Comandante Firmino dos Santos Martins	- O pincelito
Cadete Gustavo Pires	- O Pires careca

São muitas as alcunhas e é difícil muitas vezes situar os oficiais na Lista da Armada e ter a certeza do posto que alcançaram. Por outro lado foram chegando ao meu conhecimento em alturas diferentes, pelo que não é fácil situá-los por antiguidade ou por idades.

As alcunhas da Escola Naval nem sempre se mantêm, pois durante a sua vida os oficiais amadurecem e revelam facetas que não tinham em jovens.

Um exemplo disso é a alcunha que o Almirante Tomás tinha na Escola Naval e que depois desapareceu. Chamavam-lhe: "o Mira butes" e a explicação é que quando falava com os outros, olhava-lhe para os sapatos, talvez por acanhamento. Foi essa a explicação que me deram.

Ainda na Escola Naval, o primeiro tenente M.N Amaral, era conhecido pelo – Amaral pipi.

Também vem a propósito muitas vezes, quando se cita a alcunha de determinados oficiais, explicá-la, ou contar até certos episódios jocosos que mostram o seu humor e o seu carácter.

Um deles é o Engenheiro José de Oliveira, o Zé Nabo, que tinha um humor muito curioso. Dele há várias histórias engraçadas.

Casou com uma senhora de Aveiro, segundo julgo, e teve a duvida se gostaria dela também em Lisboa. Pois conseguiu convencer os pais a trazê-la a Lisboa. Passou no exame lisboeta e casou com ela.

Um dia descia a Avenida da Liberdade, em Lisboa e subia um casal, e o Zé Nabo, olhou para a senhora, com mais atenção que o seu acompanhante gostaria, que lhe perguntou se estava interessado, com ar de poucos amigos. A resposta foi: " Não, não é o meu género. Quando da coroação de Isabel II, fizeram-lhe uma partida. Puseram um anúncio num jornal a dizer que quem quizesse inteirar-se de como era o protocolo para a cerimónia deveria telefonar para um telefone, que era o dele e que daria as devidas instruções.

Uma das pessoas que o fizeram, declarou que sendo muito nutrido tinha muita dificuldade em curvar-se para fazer a reverência e resposta foi imediata. Nesse caso a solução é V. Excia. fazer a reverência de frente para trás.

Havia às vezes situações que não sendo propriamente de humor, tinham graça. O nosso médico e também professor de higiene era o Dr. Ruival Saavedra, um santo homem que nos conhecia bem e sabia que quando não estávamos preparados para um exame lhe íamos bater à porta com uma doença imaginária e receitava sempre o mesmo numero do Prontuário. Um dia chegou a altura do exame de higiene e uma das perguntas era: Dê um exemplo de micro-organismos patogénicos. Pois houve um aspirante que deu como resposta: "Pulgas, piolhos e percevejos." Ficou triste, mas não se zangou connosco.

Um dia chegámos a São Tomé e houve a tradicional visita a uma roça, na qual chefiava o serviço de saúde o médico naval Nogueira de Lemos. Lá fomos à visita, e quem nos acompanhava era o Dr. Mayer Garção. A visita já durava havia bem duas horas e estávamos todos cheios de fome. O Dr. Nogueira de Lemos verificou que já ninguém estava atento às suas explicações e disse que era a altura de irmos visitar a enfermaria ou de irmos almoçar. Para seu espanto o Dr. Mayer Garção disse que era melhor irmos almoçar e acrescentou: eu digo isto porque sou o responsável pela saúde deles. E fomos mesmo almoçar, com grande desgosto de Nogueira de Lemos.

No meu curso havia também alcunhas, algumas vindas do Liceu ou do Colégio Militar que nem todas se mantiveram. Assim:

Aspirante Vasco António Martins Rodrigues	- O papinhas. Também era tratado por Vasco da Gama, o que não era alcunha, mas sim o nome do pai
Aspirante Dores Delgado	- O cilindro (não pegou), mas deriva duma história de ciganos que contava muitas vezes
Aspirante Amandio Pires Cabral	- O Banhanhas. Depois durante a sua vida naval também, o Pipocas e o Sr. Prior
Aspirante Mário Esteves Brinca	- O macacão (não pegou). Proveio de um desafio de futebol em Porto Santo em fato de banho, pois era muito peludo
Aspirante Manuel Vilarinho	- Na Escola: o Vira lopes, o Tira-linhas - Mais tarde: o Pantera Cor de Rosa, que ficou toda a vida
Aspirante Augusto Souto Cruz	- O Beiças, que não pegou, mas deriva duma história que contava e que ilustrava torcendo os beiços
Aspirante João Marques Ribeiro	- O Ribeiro do Retacho (sua terra natal)
Aspirante José Pinna Cabral	- O Pi, raras vezes: o girino
Aspirante João Soares Parente	- O Pico (por ser muito alto)
Aspirante Fernando Luis Tavares	- O caganeta
Aspirante José Branco	- O às, o Impar

Entre professores e instructores:

Comandante Valente de Araujo	- O Chitas
Comandante Eugénio Conceição Silva	- O Chedas

Comandante Soares de Melo	- O Trrim
Engenheiro Raul César Ferreira	- O Asqueroso, o Sebentão
Comandante Adelino Vieira	- O Abelho
Engenheiro Anibal Figueiredo	- O Ferrugem

Por ter sido coligida mais tarde acrescenta-se mais uma lista de alcunhas:

Comandante Joaquim Neves Cardoso Tavares	- O Zé das Neves
Comandante Alberto Pereira de Miranda	- O Epi
Comandante Francisco Castro Guise	- O astro
Comandante Chuquere Gonçalves da Costa	- O choca
Engenheiro Alfredo Maria de Sousa e Brito	- O esbrito

Este oficial, de origem goesa, casou com uma determinada senhora, depois divorciou-se e mais tarde voltou a casar-se com ela. Conforme me referiram o caso repetiu-se e da segunda vez o almirante Superintendente deu ao requerimento o seguinte despacho:

“Autorizado. Pode voltar a casar com a mesma senhora, sempre que assim o decidir, não precisando para tal de novo despacho.”

Comandante José Artiaga Barreiros	- O Jé
Comandante João Carlos Trindade	- O manso (o mais velho)
Comandante Cardoso Dias	- O condenser
Comandante Teixeira Diniz	- O pardal sem rabo
Comandante Manuel Limpo Serra	- O passarinho
Engenheiro Ricardo Melo Sampaio	- O passarinho
Comandante Alberto Ribas Lopes Praça	- O piduca
Engenheiro Manuel Augusto da Silva	- O Silvinha
Engenheiro Pereira da Silva	- O Zé das nódoas
Comandante Pinto de Figueiredo	- O Zé Figs
Capitão de mar e guerra A.N.Adolfo S. Figueiredo	- O doutor
Comandante Antonio Afonso de Carvalho	- O Lord Pechincha
Comandante Manuel Luis Bastos	- O Manuel Ceguinho
Comandante Rogério Vasconcelos Pinto	- O bengalas
Cap. tenente A.N. Rogélio Carrasquilho Rodrigues	- Olhos de galinha
Comandante Julio César Cassola Barata	- O preto, o Ti Júlio, o Caçoula
Comandante Leão Maria do Sacramento Monteiro	- O cabarrinhas

Comandante Artur Coral Costa	- O Delegado da proa
Comandante Gabriel Rodrigues Paulo	- O Paulo Semelha
Comandante Castro e Sousa	- O Satanela, o Baratunha
Comandante Manuel Alves Diniz	- O Manolo
Comandante Ferreira da Silva (aviador)	- O três dedos
Capitão de fragata A.N. Ferreira da Silva	- O cabeleiras da Silva
Capitão de fragata A.N. Ferreira da Silva	- O ferramenta
Comandante Mário dos Reis Antunes	- O jarocas, o braços a mais, o João Quebra-mar
Comandante Miguel Trigo	- O ovo
Comandante João Geraldês Freire	- O pássaro, o pardal
Comandante Boaventura Pereira Gonçalves	- O gato manso, o gato bravo (o segundo menos usado)
Almirante Duarte de Almeida Carvalho	- O ceguinho
Capitão de fragata A.N. Alvaro C. de Almeida	- O espião polaco
Comandante José Maria Pinto da Cruz	- O rapagão louro e forte
Engenheiro Victor Manuel Correia de Lemos	- O Toulouse-Lautrec
Engenheiro Lobato de Faria	- O mosquito eléctrico
Comandante Fernando de Barros	- O pá Barros

Há várias notas a registar acerca de alguns destes oficiais:

Comandante Afonso de Carvalho - Embarquei no “ Bartolomeu Dias” quando era o comandante do navio. Eu era aspirante de curso findo e aguardava a promoção a guarda-marinha e vi-o atracar em circunstâncias difíceis de vento e mar à Doca da Marinha.

O primeiro cabo que se lançou da proa rebentou, o navio que ia subir o plano inclinado do Arsenal do Alfeite nessa tarde estava leve, pois já tinha só o combustível absolutamente necessário, e não tinha munições. Sem hesitar o comandante mandou largar todos os outros cabos, e com várias embarcações perto do local em que teria que manobrar, fez um alea e larga impecável e veio tranquilamente atracar de novo. Pela primeira vez senti o que deveria ser manobrar um navio com aquele à vontade e mestria e senti que tinha escolhido a profissão certa.

Comandante Fernando de Barros - Serviu comigo no Corpo de Marinheiros e assisti a alguns episódios curiosos passados com ele. Quando eu era Ajudante do Corpo ia a despacho do Comodoro Flaeschen de Mendonça a seguir a ele e a minha tarefa era acalmar o Comandante do Corpo, pois lhe levava quase sempre o despacho mal preparado.

Também com o comandante Garin, 2º Comandante havia episódios jocosos. Um dia o Barros lhe disse, zangado, se julgava que ele era um “pau mandado”. Garin saiu-se com esta: “Não senhor, não é um pau mandado, é um comandado.”

Também se contavam histórias engraçadas acerca do Comandante Garin. Tinha servido na Aviação Naval e uma vez, perto de Aveiro, sobrevoava um pinhal e o avião não conseguiu passar por cima dele e ficou em cima da copa das árvores. Ninguém ficou ferido, a não ser o avião, mas Garin procurou justificar-se junto do oficial que era co-piloto. E disse-lhe várias vezes que o avião tinha que ter passado sem incidente, e repetiu a explicação muitas vezes. A certa altura o camarada já o não podia ouvir e disse-lhe:

“E se tu te calasses e fosses antes aquela parte.”

Garin era baixo e casou com uma senhora bastante mais alta do que ele, e dizia que o tinha feito, porque assim já tinha quem pudesse tocar a campainha dos electricos, quando queria sair. Inserimos mais uma lista de alcunhas de oficiais que ainda não tinha sido registada:

Comandante José Maria de Sousa Machado	- O pipo
Comandante Silvano de Freitas Branco	- O princês
Capitão de mar e guerra A.N Emílio Martins de Carvalho	- O cantor louco, le chanteur fou
Doutor Viriato Gouveia	- O Maravilha Fatal da Nossa Idade
Comandante Humberto Sequeira de Almeida	- Squire, Doisbertos Enfático da Cunha
Comandante Luis de Sousa Meneses	- Hiroito
Comandante Carlos da Silva Cardoso	- O Abstrôncio
Comandante Eurico Botelho Neves	- O Cartucheiras
Comandante Joaquim Trindade dos Santos	- O Tanganhão
Capitão–tenente A.N. José António Aguiar Cardoso	- O Cardoso Labaredas
Comodoro Frederico Cruz	- O Limpa Penas, o Folga a escota
Comandante José Maria de Brito Paiva	- O Piva (pronunciar o i à inglesa)
Comandante José Maria de Almeida e Sousa	- O Almeida e Preto
Capitão de Fragata A.N. Bismark	- O Paizinho, o Barão da pila
Capitão de fragata A.N. Fausto Melo Aguiar	- O Frasco de Melo e Agua
Comodoro A.N. José Simões Alves da Silva	- O Zé Bango
Capitão de fragata A.N. Jorge de Oliveira Esteves	- O brutamontes

Engenheiro Armando Martins Nabais	- D. Sebastião, o Nabé
Capitão de mar e guerra A.N. José Martins	- O cowboy triste
Almirante Ildeberto Serpa Gouveia	- The most beautiful cadet
Comandante Fernando de Barros	- O Pá Barros
Comandante Policarpo Galeão Roma	- O Çopa de massa
Comandante Pedro Raimundo de Magalhães	- O sem queixos, o Aqueixo
Comandante José Manuel Souto e Moura	- Barão de Souto
Comandante José Afonso de Sousa Guimarães	- O Facas, o Facadas
Comandante Abel de Oliveira	- Ikochunguinay
Comandante José Agostinho de Sousa Mendes	- Sousa Dentes
Comandante Mário da Cunha Saraiva Pinheiro	- O ús
Comandante Manuel Moreira do Amaral	- Moreira pincel
Comandante Rui Adélio Neto Valente	- O pampas
Comandante Rogério Tavares Simões	- Fitêro, Ginja
Comandante Pedro de Azevedo Coutinho	- A marquesa
Engenheiro Mário Sousa Fonseca	- O Taishé
Comandante João da Fonseca Caxaria	- O Matusalem
Comandante Duarte Abel Rodrigues	- O Luvas pretas
Comandante Aarão Coelho Abranches	- O Matateu

Assinalam-se a seguir as alcunha de professores e alunas da Escola naval do meu tempo, merecendo alguns uns leves comentários:

Almirante João Baptista de Barros	- O almirante Polaco (Fazia a continência com três os como fazem os polacos)
Engenheiro Construtor Naval Raul César Ferreira	- O Asqueroso, O sebentão

Assinalam-se a seguir as alcunha de professores e alunos da Escola naval do meu tempo, merecendo alguns uns leves comentários:

Almirante João Baptista de Barros - O almirante Polaco (Fazia a continência com três dedos como fazem os polacos)

Qualquer destas alcunhas não eram depreciativas, pois era quando estava nos seus dias bons, excelentes aulas que ouvíamos com interesse.

Acabava sempre as aulas perguntando se o charanga do curso tinha percebido. A resposta era sempre afirmativa e ele retorquia: “Então perceberam todos“. Nem o charanga se ofendia!

Vinha para a Escola à paisana, e ali se fardava, mas não estava para mudar a gravata que trazia; enrolá-la-lhe um trapo preto e dizia-nos que aquilo que ganhava com as aulas só dava para o champagne.

Comandante Soares de Melo

- O Tririm!

Esta alcunha foi inventada pelo meu curso, e reproduzia o toque do telefone que lhe faziam regularmente de Rilhafoles para saber se estava a sentir-se bem de saúde.

Comandante Eugénio Conceição Silva

- O Chedas.

Almirante Fernando Oliveira Pinto

- O Fó, o FOpinto

Já falámos do almirante Oliveira Pinto noutra contexto, mas é a altura de apreciar a sua actuação na Escola Naval e realçar a sua amizade e camaradagem para com os aspirantes e cadetes. No meu terceiro ano de curso, eu e outro aspirante fomos confrontados com a atitude do instrutor de esgrima e o de ginástica, que queria chumbar-nos por sermos azelhas nessas matérias. Era verdade, mas era um pouco tarde para ter dado por isso.

Oliveira Pinto disse aos dois instrutores que tendo sido aluno do Colégio Militar estava em condições de nos preparar para o exames destas matérias, com bom resultado.

Os dois instrutores também se empenharam nesse propósito e lá passamos com onze valores, o que era para nós uma excelente nota e não nos obrigava a repetir o terceiro ano. A Oliveira Pinto o devemos.

Mas há outro episódio que mostra a sua disponibilidade para ajudar todos e que tem a sua graça. Na aula de desenho, de que era professor, tínhamos um dia que desenhar uma carta de Mercator e fazer os planos de uma balieira. Ai o Alves Diniz andava perdido e pediu ao Marques Ribeiro, que lhe ensinasse e ele que era uma pessoa que nunca brincava ainda lhe disse que era muito simples, pois só era preciso multiplicar pelo coseno da latitude crescida, o que tinha que ver com a carta de Mercator. Nisto apareceu o professor que viu que o Alves Diniz já tinha o desenho pronto e lhe disse com desembaraço: “Foi muito simples, multipliquei pelo coseno da latitude crescida.” É claro que a reacção tinha que ser a de ser posto fora da aula, e ouvir de Oliveira Pinto: “O senhor além de ignorante é atrevido.” Isso não impediu que tivessem durante a vida naval, relações de amizade.

Alunos da Escola Naval durante o meu tempo.

Aspirante Vasco António Martins Rodrigues - O papinhas, o Vasco da Gama não é alcunha, pois o tratavam assim por que era o nome do pai.

Há uma historia curiosa numa aula do Comandante Penteadado, pessoa de muito humor e repentista. Explicava o professor na aula de navegação como se indicava que uma variável que era preciso introduzir no cálculo do ponto, para mostrar que estava correcta, tinha que ser sinalizada da seguinte forma:

E, e o Vasco Rodrigues reparou que o instructor de cálculos náuticos, tinha explicado que os traços se punham à esquerda, isto é // E, e não se conteve e perguntou como é que era correcto. Resposta pronta de Penteado: “Não há confusão, o senhor aspirante quando ouviu a explicação do instructor devia estar é de costas!” Já na Escola Naval pudémos apreciar o humor do Comandante Penteado, que durante toda a nossa vida, nos divertiu.

Alguma parte do que se vai relatar, já foi relatado, mas é conveniente, mesmo havendo repetição porque nos parece oportuna e apresenta o contexto num lugar que também é conveniente.

Comandante João Moreira Campos - O jamanta (um grande peixe da costa portuguesa)

Esta alcunha também foi herdada, pelo seu irmão – cadete Armando Moreira Campos, meu contemporâneo na Escola Naval.

Aspirante Amândio Pires Cabral - O Banhanhas – na sua vida naval teve outras: o Pipocas, o Senhor Prior
Aspirante Dores Delgado - O cilindro – Não pegou
Aspirante Mário Esteves Brinca - O Macacão – Não pegou
Aspirante José Pina Cabral - O Pi, o girino (às vezes)
Aspirante João Parente - O Pico (por ser muito alto)
Aspirante A.N. José Branco - O ás, o impar
Aspirante EMQ Fernando Luis Tavares - O caganeta
Cadete Gustavo Pires - O Pires careca
Comandante Norberto Monteiro - O Zuca

Era instrutor de infantaria e quando se zangava connosco fazia-nos andar em acelerado, mas como se cansava mais cedo, nós não nos importávamos.

Punha-nos no livro por razões incríveis. Um exemplo quando achou que os nossos bonés não estavam com a erecção suficiente.

De outra vez participou de todos os aspirantes e cadetes porque ao jantar tinham cantando cantos religiosos no refeitório o que era falta de respeito. Falta de respeito seria, mas não vinha a propósito porque as nossas ladainhas eram dirigidas a entrar com o Toscano.

Era tudo tão fora de propósito que nada nos aconteceu.

Merece ainda menção que havia momentos de boa disposição, quando sem razão aparente, havia ataques de riso irreprimíveis, dois exemplos:

O engenheiro Castro, professor de Motores de Combustão, na Escola Naval, era uma pessoa encantadora e que nós muito estimávamos. Um dia apareceu na aula com

um lacinho preto, que já pouco se usava, e que nos deu vontade irreprimível de rir. O engenheiro não percebeu a razão do nosso riso e disse-nos “Não vejo razão para se rirem” E não podia ver, pois o lacinho estava escondido por baixo de uma papada que tinha por baixo do queixo! Por fim o riso lá parou.

Mas quem tinha um riso contagioso era o Gustavo Pires e era difícil parar de rir quando ele começava. Um dia fomos em formatura do Arsenal à Praça dos Restauradores, onde nos integrariamos numa Guarda de Honra, com a Escola Militar, Pupilos e Colégio Militar. Ao passarmos pela Rua Augusta, uma das “damas” que por aí vagueavam reparou no Pires Cabral e exclamou: “Ai, que rechonchudinho, papava-o todinho “

O riso só parou nos Restauradores, mas por pouco tempo. Quando vimos o capitão que iria comandar a formatura, ele era o Pires Cabral, em mais velho, mas gordinho e patafaçado. O riso só parou depois de termos voltado ao Arsenal.

Há outras circunstâncias que geram situações cómicas e e que são provocadas pelo nome das pessoas.

Um dia o comandante Jorge Wagner foi a uma visita de cumprimentos a um navio de guerra alemão que estava no Tejo. Quando subiu o portaló, o oficial que o recebeu, identificou-se e disse Schuman, ao que o oficial português retorquiu: “Wagner“ O oficial alemão julgou que se tratava duma brincadeira de mau gosto, e levou tempo a perceber que não era assim.

Mas pode haver pior. Um dia escalou Lisboa um contra-torpedeiro holandês e como era da praxe a Marinha escalou um oficial para oficial de ligação com o navio. Coube a nomeação ao então primeiro tenente Silva Puppe. Imediatamente a Embaixada mandou um diplomata ao Ministério da Marinha, a dizer que esse não podia ser de forma nenhuma e que nomeassem outro. Assim se fez e a razão foi explicada. Em holandês a palavra equivalia ao inglês “poop”, que significa nadegas ou mesmo pior! É claro que foi nomeado outro.

Este caso não é único e já durante a Monarquia, uma republica sul-americana pretendia enviar para Lisboa um diplomata que se chamava Porras y Porras. O Ministério dos Estrangeiros recusou-o e deu uma razão com espirito, dizendo: Se ele se chamasse só Porras ainda vá lá, mas a insistência no nome não permite que demos o agrément.

Muitos de nós conhecemos o almirante Virgilio Ribeiro - “O terrible gentleman.” Já era amigo de meu pai e foi meu amigo até morrer. Visitei-o várias vezes em Washington, quando era Adido Naval e em sua casa em Lisboa até à sua morte. Numa das ultimas visitas que lhe fiz, contou-me o seguinte:

Durante a sua permanência nos Estados Unidos, ajudou empenhadamente um camarada que aí tinha que ser submetido a uma operação delicada: iam-lhe implantar uma aorta de plástico. Assim foi, e a operação foi bem sucedida. O camarada que ajudara declarou-lhe que podia contar com a sua gratidão e amizade eternas.

Virgilio Ribeiro achou demais e um dia teve um pedido dum conterrâneo para que o ajudasse a entrar como operário na Parry & Son. Ora o camarada “amigo eterno” exercia lá funções e naturalmente Virgilio Ribeiro fez-lhe o pedido:e a resposta:foi ; “Se ele é operário especializado, não há problema, caso contrário nada feito.”

E, durante a minha visita ouvi o comentário seguinte: “Fiquei a saber que a gratidão eterna só era a partir de operário especializado.” Forma cortante de exprimir o seu desgosto, mas ao mesmo tempo de mostrar como é a vida e a gratidão dos homens.

Mais impressionante porque proferida nos ultimos dias da sua existência.

As histórias com humor, espontâneas e sinceras não acabam aqui, mas não podemos alongar-nos mais. Há agora que falar do Humor dos países estrangeiros com quem tivemos contactar.

III – O HUMOR ESPANHOL

Pouco temos sobre o humor espanhol, o que não quer dizer que ele não exista, nem deixe de ser espontâneo e de ter muita graça. Aquilo que nos chegou às mãos são uma série de:

Definições Políticas

SOCIALISMO

Tu tienes dos vacas y das una a tu vecino.

COMUNISMO

Tu tienes dos vacas, el Estado se hace cargo de ellas y vende la leche.

FASCISMO

Tu tienes dos vacas, el Estado se hace cargo de ellas y vende la leche.

BUROCRACIA

Tu tienes dos vacas, el Estado se hace cargo de ellas, mata una, ordeña otra y pierde la leche.

CAPITALISMO

Tu tienes dos vacas, vendes una y te compras un toro.

IV – O HUMOR FRANCÊS

Vamos indicar tudo o que encontramos do humor francês, tanto no que diz respeito ao humor naval e ao humor geral, visto que o apreciámos por ter tido contacto íntimo com a Marinha Francesa, que nos deu acesso a ambos. É de realçar que o humor francês é “pétillant” e dá-nos a sensação de ter o picante da espuma do champanhe, quando se abre a garrafa. A língua francesa, dada a sua maleabilidade também ajuda, pois diz coisas que podendo até ser brejeiras são ditas com leveza. A língua portuguesa é diferente, mas a sua riqueza permite também uma diversidade que lhe dá encanto.

Na Escola de Guerra Naval francesa, encontrámos pessoas bem dispostas e com humor e ao mesmo tempo deu-nos ocasião de apreciar situações que foram curiosas pela bonomia com que foram apresentadas. É ainda de dizer que a palavra mais adequada para o descrever é de origem inglesa. Havia sempre *fair-play*.

O comandante da Escola era o almirante Maurice Amman homem de fino trato, um verdadeiro gentleman. No fim do curso tinha por hábito ter uma longa conversa com os oficiais estrangeiros que acabavam de completar o curso. Quando chegou a minha vez, perguntou-me o que pensava sobre a Marinha Francesa, e insistiu que o fizesse sem cerimónia e com absoluta sinceridade. E repetiu-o com firmeza. E acabei por lhe dizer.

Que considerava o curso que acabara de frequentar muito bem estruturado, que os professores eram da maior competência.

Quanto à Marinha Nacional, gabei a sua eficiência, disse que possuía belas unidades navais e que as escolas e as instalações em terra eram também excelentes. Que oficiais, sargentos e praças eram ótimos profissionais. Mas acrescentei: Há uma coisa que é tal e qual como na Marinha Portuguesa, quando as coisas correm mal a confusão é igual.

Riu-se, não levou a mal o que eu dissera, acrescentando: “Nem poderia ser de outra forma, pois somos ambos latinos”.

Durante o curso os alunos franceses tomavam nota das frases e ditos dos professores que achavam mais saborosos e que imprimiam numa pequena brochura no fim do ano. Desta vez mereceu destaque uma frase do professor de táctica anti-submarina, que nos dizia sempre que era essencial o pessoal detector ter grande eficiência na investigação dos alvos, e acrescentou: “Não há nada pior do que ser afundado por um falso eco.”

Durante o curso e todos os quinze dias os alunos da Escola de Guerra Naval e de outras Escolas Superiores, juntavam-se no Instituto de Ciências Políticas, juntando-se uma audiência de cerca de 200 pessoas. O professor era de grande categoria e as duas horas de aula nada cansativas, pois sabia prender a nossa atenção. Às vezes fazia-nos perguntas, que até podiam ser embaraçosas. O assunto das lições era primordialmente explicar a nova Constituição Francesa, que De Gaulle, acabado de assumir a Presidência da República, iria promulgar. Sabia que eu era português e um dia resolveu fazer-me uma pergunta maliciosa e até ardilosa. Quando Salazar deixar de governar Portugal, acha que a Organização Corporativa se manterá?

Pensei um bocado e respondi: “Poderá fazer-me essa pergunta, dentro de alguns anos quando isso acontecer.”

Com grande *fair-play*, voltou-se para mim e disse: “*Touché*”. A sala riu-se e aplaudiu os dois. E nunca mais me fez perguntas embaraçosas.

Um dia foi a Paris um general da Aeronáutica Portuguesa e ofereceram-lhe um camarote para um espectáculo da Comédie Française. O general não podia ir e ofereceu o bilhete aos oficiais portugueses e famílias que frequentavam cursos em Paris e lá fomos com as nossas mulheres. O espectáculo valeu a pena, quanto mais não fosse para ver representar Isabelle Adjani que estava no principio de carreira. As nossas mulheres, sem qualquer combinação, resolveram vestir de preto.

No dia seguinte quando cheguei à Escola de Guerra, um dos meus camaradas franceses que tinha estado na plateia perguntou-me se era esse o uniforme para o teatro. Não lhes escapava nada!

Um dia aconteceu-me pior. A Escola de Guerra Naval foi convidada a ir a Fontainebleau para assistir à apresentação pelos americanos do planeamento duma operação anfíbia. A sala estava cheia com oficiais de diversas nacionalidades e até estava presente o general Americano que desempenhava na altura as funções de SACEUR.

O desembarque fora planeado para ser realizado numa praia do Paquistão, próxima de Karachi, onde eu já tinha tentado sem sucesso tomar banho. Devia ser o único assistente que a conhecia. Tinha desistido porque o lodo da praia era macio e me enterrava até aos joelhos.

Chegado o período das perguntas e esclarecimentos houve vários assistentes que tiveram dúvidas e foram esclarecidas. Hesitei, mas não podia deixar de dizer que não era possível desembarcar material pesado em tal praia.

A resposta demorou algum tempo e deram-me a sensação que não a esperavam. Lá apareceu um oficial americano que deu uma explicação que nada esclarecia. “Para esse caso, temos outros meios, sem dizer quais eram. Claro que não tinha havido uma inspecção prévia da praia e que o exercício tinha sido planeado num gabinete.

No dia seguinte, os meus camaradas franceses comentaram: “Mais uma vez lá estiveram os americanos a querer-nos vender *banha de cobra*”.

As histórias que se seguem foram-me fornecidas pelo Capitão de Mar e Guerra Robert Gicquel, amigo de há mais de quarenta anos, a quem as agradeço.

Apresentarei o original francês, com anotações em português, sempre que possa haver dúvidas.

Histoire du Dominican er du Jésuite

Un Jésuite, et un Dominican discutaient la naissance du Christ.

“ À votre avis, dit le Jésuite, Jésus avait-il les yeux ouverts ou fermés, quand il est né?”

Oh dit le Dominicain, je crois bien qu’il les tenait ouverts, mais qu’il a vu à sa droite et à sa gauche une vache, que depuis on a baptisée boeuf et alors il a dit: “Si cela la Compagnie de Jésus, je préfère fermer les yeux!”

Sabido como Dominicanos e Jesuitas gostam uns dos outros, não há que comentar!

- Qu’est ce la politique?

Un petit garçon approche son père et lui demande: “C’est quoi la politique?” Son père répond:

“Eh bien mon fils: laisse-moi te le présenter comme ceci. Je suis le gagne-pain de cette famille, appelle-moi, “Capitalisme”, ta mere est l’administratrice de la maison. Appelons-la “Le Gouvernement”.

Nous sommes ici pour nous occuper de tes besoins, alors nous t'appellerons: "Le Peuple".

La Nanny travaille dur toute la journée pour très peu d'argent, donc nous la considérons comme "La classe des travailleuses". En ce qui concerne ton petit frère, nous pouvons l'appeler: "Avenir". Pense à tout ça et vois si ça te l'explique".

Le petit garçon s'en va donc se coucher en pensant à ce que son père lui avait dit.

Mais tard dans la nuit il entend son petit frère pleurer, et il se lève pour voir ce qui se passe. Il voit que le bébé a fait dans sa culotte, mais sérieusement. Le petit garçon va vers la chambre de ses parents et trouve sa mère profondément endormie. Ne voulant la réveiller, il s'en va vers la chambre de Nanny, qu'il trouve fermée à clé. Il regarde par le trou de la serrure et voit son père couché avec elle. Il y renonce et va se recoucher.

Le lendemain le petit garçon dit à son père, "Papa, je crois que j'ai compris le concept de la politique maintenant." "Bien, lui répond son père. Dis-moi avec tes propres paroles en ce qui consiste la politique."

Le petit garçon répond: "Bien, pendant que le Capitalisme baise la classe laborieuse, le Gouvernement dort profondément, le Peuple est ignoré, et l'Avenir est profondément dans la merde," Julgamos que para não haver duvidas, bastará indicar que "Nanny" é uma palavra de origem inglesa que significa ama-sêca, enquanto que "baiser" quer dizer, ir com alguém para a cama.

-Dispersion des cendres de l'amiral Fénard

Dans les années 60 la Préfecture Maritime de Toulon désigne un escorteur (commandé par Yves Goehrs) pour disperser les cendres de l'amiral Fénard en présence de Mme. Fénard.

Appareillage de Toulon par bon mistral, passé St. Mandrier cela secoue ferme et le commandant se met la mer dans le cul et la cérémonie commence.

À la passerelle on ouvre l'urne et l'on retourne. Les cendres se dispersent sur les assistants; toux générale. Retour à Toulon, Madame Fénard débarque en oubliant l'urne qui sert de cendrier au carré.

Se mettre la mer dans le cul - Pôr o mar na pôpa do navio.

Mistral - vento forte, frio e seco que sopra entre Toulon e Sète.

É curioso verificar que uma urna venha a servir de cinzeiro numa camara de oficiais.

- Inhumation de l'amiral Dumesnil

Cette histoire m'a été racontée par par Lesieur (promo 38), disparu en 1949 lorsqu'il Commandait le Glycine qui a sauté sur une mine sur le Mékong. Il m'avait certifié qu'elle était authentique.

En 46 ou 47 il commandait un petit dragueur à Brest.

Convoqué à la Préfecture Maritime, le préfet, maritime (l'amiral Robert) lui confie la mission de procéder à l'immersion du cercueil de l'amiral Dumesnil à laquelle il assistera accompagné de Madame Dumesnil et de sa fille.

La veille de la cérémonie, les agents de la SNCF de Brest étant en grève ne livrèrent pas pas le cercueil. Lesieur envoie le capitaine d'armes et deux hommes en armes à la gare où ils obtiennent sans difficultés le cercueil.

On lui rend les honneurs à l'arrivée à bord puis le bosco l'amarre bien serré sur un grenadier à l'arrière.

Le lendemain matin arrivent l'amiral Robert, la veuve et sa fille (jeune fille prolongée).

On appareille, il ne fait pas très beau et le goulet franchi, Lesieur va jusqu'auxm Pierres Noires, puis fait demi-tour pour avoir la mer dans le cul.

La cérémonie commence, le cercueil a été si bien saisi qu'il faut que le bosco le dégage à coups de masse.

Enfin on le pousse à l'eau pendant que les honneurs sont rendus. On remet en route sur Toulon. Il flotte mais il ne coule pas (personne n'avait pensé à faire des trous dans le cercueil).

Cela dure un bon moment et enfin il disparaît. On remet sur Brest et Lesieur s'amarre ur Brest et Lesieur s'amarre vers midi et quelques .Il est entendu que l'amiral et les dames Dumesnil déjeunent à bord. Au carré Lesieur propose un pot, refus. Lui passé à l'office et se tape un grand whisky.

On se met à table et l'amiral Robert se tourney vers madame Dumesnil ewt lui dit: "J'ai connu l'amiral: c'était un cerveau ".Au meme instant le maître d'hôtek présente à Mme Dumesnil l'entrée: des CERVELLES.

Termos que necessitam de tradução:

Promo 38 - Indica o ano do curso da Escola Naval, neste caso 1938.

S.N.C.F - Société Nationale des Chemins de Fer Français.

Bosco- Julgo que corresponde ao inglês "boatswain ou à sua abreviatura bos'n".

Neste caso pode ter sido ou o mestre do navio, ou o sargento que comandava.

Guarda.

Goulet - O canal que liga um porto com o mar.

Jeune fille prolongée – Maneira jocosa de designar uma solteirona já madura que não en controu marido. Dá bem a ideia se fôr chamada: solteirona empedernida.

Esta história lembra-me o que se passava num dos navios em que embarquei como tenente, e onde o Chefe de Máquinas e o Artilheiro se zangavam ao jantar. Era uma espécie de desporto, pois no fim faziam as pazes. O Imediato às vezes também era envolvido. Numa dessas ocasiões o jantar não eram miolos, mas cabrito. Distraído com a discussão, o engenheiro tirou para o prato duas cabeças de cabrito. Quando reparou nisso.

Saíu-se com esta: "Um cabrito já me chegava, agora tenho que grammar dois."

A História que se segue é curiosa por que aconteceu.

Descreve-a o Comandante Gicquel numa colecção a que chamou "Anecdotes de Robert Gicquel", e a história passou-se no navio que comandava, o Surcouf.

Como a história é relativamente longa e divertida transcrevemos o original e a tradução portuguesa, pois contêm vários termos náuticos.

Escale du Surcouf à Santa Cruz de Ténériffe en 1969

L'Escadre de l'Atlantique faisait escale à Santa Cruz de Ténériffe. Le "Chevalier Paul", portant la marque du VA Lainé, venait de s'amarrer et je présentais présentais le "Surcouf" pour nous mettre à couple, quand j'entendis derrière moi la voix de mon second, le CC Dezbois disant: "Fiche la paix au Pacha".

Après l'amarrage je demandais à Desbois de quoi il s'agissait e il me répondit: "C'était le commissaire, je n'allais pas le laisser vous embêter en pleine manoeuvre et j'ai réglé son affaire."

Un peu avant midi, on frappe à la porte de ma chambre. Entrent Desbois et le commissaire Boivigny, ce dernier dégoulinant de sueur et bégayant. Desbois lui dit: "Tais-toi, je vais Tout expliquer au Commandant".

Boivigny était monté à la passerelle pour me demander un pistolet, car le Commissaire d'Escadre, venait par un NTX de lui confier le soin d'aller chercher les devises à la Banque d'Espagne. Desbois lui avait répondu qu'il n'en avait pas besoin, mais Boivigny obstiné s'était adressé au capitaine d'armes qui lui avait donné un. Sur le "Chevalier Paul", il rejoint l'agent consulaire qui l'amène à sa voiture. Boivigny au moment où la voiture s'arrête devant la Banque d'Espagne tripote le pistolet dans la poche de sa gabardine et un coup de feu part. Au retour sur le "Chevalier Paul", l'agent consulaire, pas content du tout, raconte l'incident à l'officier de garde et lui fait constater un trou dans la jambe de son pantalon et l'impact de la balle dans sa jambe de bois. "Encore heureux que l'agent consulaire ne soit pas espagnol mais français".

Le maître d'hôtel de l'amiral Postec dont j'étais le capitaine de pavillon était entre temps venu me dir que celui-ci m'attendait pour déjeuner.

Ainsi parant au plus pressé, je dis à Boivigny: "Jusqu'à nouvel ordre vous ne quittez pas le bord".

Je monte chez l'amiral á qui je raconte toute l'histoire.

Il me demande très calmement: "Qu'envisagez vous comme sanction?" Je lui répons:

Pour l'instant interdiction de descendre à terre pour Boivigny tant que l'on ne sera pas sûr que les Espagnols ne sont pas au courant, d'autant plus qu'ils sont en état d'urgence, faire remplacer la jambe de bois par le charpentier, payer, le stoppage du pantalon. Puis comme les companies de débarquement vont dans quelques jours aller crapahuter à l'École des Fusiliers à Lorient, leur confier Boivigny qui peut perdre quelques kilogrammes, mais si cela vous semble suffisant je crains que l'amiral Lainé ne soit pas si conciliant. L'amiral Postec me répond: "On verra".

Sitôt le café pris il passé sur le "Chevalier Paul", et revient assez vite me disant: vous avez de la chance, l'Amiral a approuvé: "C'est pas une mauvaise idée."

Boivigny est rentré fourbu de sa journée à l'École des Fusilliers.

Le dimanche suivant, nous étions mouillés en rade de Quiberon.

Vers 11 heures, scéance de tir sur cible amarrée à l'arrière, une bonne partie de l'équipage au poste d'admiration. Je confie Boivigny aux mains du maître fusillier qui l'isolle en criant: "Attention, cet homme est dangereux!". Rires dans l'assistance, puis le fait tirer: pas une balle dans la cible!

Et Desbois ou moi (je ne me rapelle pas) lui dit "je crois qu'il vaut mieux que vous ne vous serviez plus de cet engin, tant que vous serez embarqué sur le Surcouf."

L'amiral Postec avait invité à déjeuner quelques officiers, la conversation étant venue sur les hobbies des uns et des autres, l'amiral se tourne vers Boivigny, lui demande "quel est le vôtre". Celui-ci se tortille, rougit et répond "la peinture", dans le même soufuffle le chef d'état major (CF Lejeune) s'écrie: "au pistolet, je suppose."

Esta história se não a tivesse obtido do Comandante Gicquel, que a viveu, até me custaria a acreditar. Tem tanta graça que vou inclui a sua tradução tendo conta que há certas funções e postos que são diferentes na nossa Marinha, e se fôr caso disso, omitindo um ou outro pormenor que não seja essencial para a sua compreensão.

Anedotas de Robert Gicquel

Escala do Surcouf em Santa Cruz de Tenerife em 1969

A Esquadra do Atlantico escalava Santa Cruz de Tenerife. O "Chevalier Paul", arvorando o distintivo do Vice-almirante Lainé, acabava de atracar, e eu aproximava-me com o "Surcouf" para acostar a ele, quando ouvi atrás de mim a voz do meu Imediato, o capitão tenente Desbois que dizia: "Não chateies o Pachá". (Pachá é a forma como na Marinha francesa se designa o Comandante dum navio. Se se tratar de um almirante de quem se goste também se usa a expressão "Père".)

Depois de ter atracado, perguntei a Desbois de que se tratava e ele respondeu-me: "Era o comissário e eu não deixei que ele o incomodasse durante a manobra e tratei do assunto.

Pouco depois do meio-dia batem à porta do meu camarote. Entram Desbois e o comissário Bovigny, este último a escorrer de suor e a gaguejar.

Desbois disse-lhe:

"Cala-te que vou explicar tudo ao Comandante".

Boivigny tinha subido à ponte para me pedir uma pistola, porque o Comissário de Esquadra o tinha encarregado por mensagem de ir ao Banco de Espanha levantar fundos. Desbois tinha-lhe respondido que não era preciso, mas Boivigny obtinado foi ter com o cabo da guarda que lhe deu uma. Ao "Chevalier Paul" foi ter o agente consular que o levou para o carro dele. Boivigny quando o automovel parou em frente do Banco de Espanha, mexeu na pistola que tinha na algibeira da gabardine e esta disparou um tiro. De volta ao "Chevalier Paul", o agente, nada contente, contou ao oficial de serviço o incidente e fá-lo constatar que há um buraco na perna da sua calça e o impacto da bala na perna de pau de Boivigny. Por sorte o agente consular não era espanhol, mas francês.

O dispenseiro do almirante Postec, de quem eu arvorava o distintivo, veio entretanto dizer-me que este me esperava para almoçar. Assim, tratando do mais urgente, disse a Boivigny, para não sair de bordo até ordem em contrário.

Subo para ir ao encontro do almirante e conto-lhe toda a história.

Ele pergunta-me muit calmamente: “O que é que pensa como sanção?”

Respondo-lhe: “De momento proibi Boivigny de sair de bordo, enquanto não tivermos a certeza que os espanhóis estão ao corrente do assunto, pois ainda por cima estão de prevenção; substituir a perna de pau pelo carpinteiro e pagar a cerzadura da calça. A seguir, como as companhias de desembarque vão dentro de dias fazer exercicios na Escola de Fuzileiros em Lorient mandar para lá Boivigny que até pode perder uns quilitos, mas se isto lhe parece suficiente, receio que o almirante Lainé, não seja tão conciliador.”

O almirante Postec responde-me: “Vamos ver”.

Logo que bebemos o café o almirante voltou ao “Chevalier Paul”, e voltou bastante depressa para me dizer: “Está com sorte, o almirante aprovou, e disse que não era má ideia”.

Boivigny voltou estoirado da sua estadia na Escola de Fuzileiros.

No domingo seguinte, estavam fundeados na baia de Quiberon.

Pelas 11 horas, exercicio de tiro ao alvo, que estava amarrado à popa, com grande parte da guarnição a assistir no local de observação. Entrego Boivigny nas mãos do Sargento Fuzileiro que o põe à parte e berra: “Cuidado, este homem é perigoso.” Risos da assistência, e depois o faz disparar; nem uma bala acerta no alvo!

Eu ou Desbois (já não me lembro bem) julgo que mais vale que não se sirva mais desta arma enquanto estiver embarcado no “Surcouf”.

O almirante Postec tendo convidado alguns oficiais para almoçar, e a conversa veio a tratar dos passatempos duns e doutros, e o almirante voltou-se para Boivigny e pergunta-lhe: “Qual é o seu?” Este torce-se todo, córa responde “É a pintura.” E no mesmo instante o chefe de estado-maior (capitão de fragata Lejeune) exclama “À pistola, suponho eu.”

Histoire de la petite culotte de Madame Peterse

A fonte é Romain Vuillaume – Abreviada e anotada por Manuel Vilarinho

En 1947 ou 1948 l’Ambassadeur de France auprès du roi des Belges était soit Mr. Bugrère, soit Mr. de Hauteclouque. Il était assisté de deux secretaires Mr Romain Vuillaume et Mr. Pierre de Vaucelles.

L’ambassadeur avait convié à diner diversss personnalités, don’t les ambassadeurs de Grande Bretagne, d’Italie, du Danemark, le Baron X, directeur de la revue l’Éventail (mensuel relatant les hauts faits et potains de la Société Bruxelloise) ainsi que leurs épouses.

Monsieur Petersen, l’Ambassadeur prévient par telephone qu’il sera en retard, puisque sa femme est soffrante. Ils arrivent un peu en retard et l’on passe à table.

Madame Petersen est entre Vuillaume et Vaucelles et elle a complètement sous le regard plus qu'étonné de l'Ambassadeur de France.

On se lève de table et les dames se dirigent vers le salon. Madame Petersen, plus ou moins soutenue par Vaucelles ou Vuillaume fait un pas et derrière elle tombe au sol sa petite culotte. Le maître d'hôtel se précipite et la fait disparaître dans les basques de son habit Madame est complètement dans les vapes, l'ambassadeur de Grande Bretagne l'évite et fait semblant de ne pas voir ce qui se passe.

Monsieur Petersen fait demander son vestiaire, prie son hôte d'excuser son départ. Brusque en raison de l'état de son épouse.

Le lendemain le Baron X téléphone à Vuillaume pour le prévenir qu'il prépare un echo "amusant mais gentil" pour l'Éventail.

Vuillaume rend compte à l'Ambassadeur qui lui demande d'informer le Baron X que, si la moindre allusion paraît dans l'Éventail, les salons de l'Ambassade lui seront à jamais définitivement fermés.

Quelques jours après Vuillaume voit sur une pelouse une chaussette: il regarde de plus près et dans la chaussette il y a un pied. On dégage le pied et l'on trouve un cadaver plutôt décomposé. Il faut avertir le Ministère Belge des

Affaires Étrangères et ils concluent un arrangement: le Procureur du Roi pourra venir enquêter dans l'ambassade, pourvu qu'il rende compte de ses conclusions. L'enquête découvre que le cadavre est d'un homme qui fut un moment employé à l'Ambassade avant la guerre et que la mort remonte aux années 43 ou 44. Le maître d'hôtel avoue alors que c'est lui qui l'a tué, quand il essayait de forcer la porte de l'Ambassade.

Or le maître d'hôtel est belge. Tant qu'il y reste, les autorités belges ne peuvent pas l'arrêter. Mais il ne peut mettre les pieds en dehors, il va en prison.

Nouvelles négociations entre belges et Français. Finalement on arrive à un accord. Les belges fournissent un sauf-conduit, pourvu qu'il aille au Canada ou il aura un poste de maître d'hôtel à l'Ambassade de France.

Quelques mois après un employé de l'Ambassade à Bruxelles reçoit une lettre de l'ancien maître d'hôtel disant comme il est malheureux à Ottawa sous la férule de Madame l'Ambassadrice (Madame Francisque Gay), véritable dragon portant la ceinture le trousseau des clés, surveillant chaque geste, et si radine qu'il a du mal à avoir du matériel pour faire son travail s'étant vu refuser les chiffons, il se sert de la culotte de Madame Petersen pour brosser la rampe de l'escalier.

Esta tradução julgamos que precisa só de poucos esclarecimentos para se poder compreender:

"Vape" ou "être dans la vape" - Andar aos bordos por efeito de alcool ou droga.

Potain - mexerico, cuscovilhice. Também existe "potin" com significado mais ou menos semelhante.

Radin, radine – Avarento, miserável

A última história que vamos transcrever diz respeito a uma aventura do comandante Raymond Prunnet da promoção de 1942, que demonstra desembaraço para sair de uma situação que não parecia ter solução.

Uma aventura do Comandante Raymond Prunnet

Deja en flotte à Toulon Prunnet affirmait sa personnalité. Quand Rodest le prof. de Math entendait du bruit dans la sale avait á peine le temps de se retourner pour crier: “Sortez Prunnet.” Prunnet plus rapide, se levait et filait en disant: “Je sors.”

Prunnet passé en Espagne pour rejoindre l’Afrique du Nord, est interne à Miranda. Il demande à voir le consul de Grande-Bretagne car il est, dit-il le neveu de l’ Amiral Cunningham, qui commande en Métirranée.

Au consul il dit: “Pour être franc, ma mère n’est pas du tout parente de l’Amiral Cunningham, mais pour vous voir, il fallait bien que je mente aux Espagnols.” Le consul très fair-play lui répond: “Je m’occupe de vous.” 3 jours après il était à Gibraltar, d’où rejoignait à Casablanca ceux de la promo 42 qui avaient rallié l’École navale de Casa.

Querem maior prova de iniciativa e desembaraço!

Muito mais se poderia dizer do humor francês, mas como ninguém tem dúvidas da sua excelencia, pelo que apresentaremos apenas uns apontamentos finais.

Tive contactos em Toulon, com o almirante Barjot e voltei a encontrá-lo em Paris. Não tenho pois dúvidas em dizer que era um amigo de Portugal e conheceu bem a Marinha Portuguesa em Moçambique, quando ele próprio prestava serviço em Madagascar.

Era uma figura paradigmática e respeitada na Marinha Francesa e um dia soube que tinha um cancro e que dele em breve iria morrer. Enquanto o podia fazer, reuniu os seus amigos num coquetel para se despedir deles. Poder-se-á dizer que é uma prova de humor negro. Será com certeza, mas também um acto de grande coragem.

Esta coragem não é caso único. Em Portugal, lidei muito com o general piloto aviador Almeida Viana (pai). Teve uma atitude que mostra também grande coragem. Já em fase terminal da mesma doença, chamou o seu motorista e disse-lhe “Vem ver como morre um general”.

Há uma lista de alcunhas dos almirantes franceses que um dia me chegou às mãos, mas de que não tenho cópia. Direi no entanto que são muito, mais mordentes que as alcunhas dos oficiais portugueses. Lembro-me por exemplo da alcunha do almirante Salmon que era a de “Sale con.”

Nas gravuras de H.Gerviel, anteriores à Primeira Guerra, mostramos uma revista passada a uma formatura por um almirante que tem muito humor. Faz-me até lembrar a revista mensal que se passava no Corpo de Marinheiros no primeiro sabado de cada mês. A revista era passada pelo Comodoro Flaeschen de Mendocça, pelo Comandante Marcos Garin e eu fechava o trio. Flaeschen era de altura mediana e encorpado, Garin era baixo, eu era magro.

Quem nos estivesse a observar que estava a ver passar um gato com seis patas, sendo Flaeschen a cabeça, Garin o pescoço e eu a cauda de rabo alçado pois não passava dum lingrinhas!

V – O HUMOR INGLÊS

Não temos muito material para dar uma ideia da subtilidade do humor inglês, mas temos alguns elementos para apresentar. Além disso apresentaremos uma série de poemas ligados que convém passá-los ao IF de Rudyard Kipling que a minha geração apreciou e que até em parte se tornou de certo modo um guia para a sua conduta e que não sendo um exemplo de humor, poderemos dizer que convém preservar.

Quando estava no SACLANT fui mandado para Brest para tomar parte num exercício de papel e alojado na Prefeitura Marítima. Havia oficiais de várias nacionalidades e entre eles um Lieutenant Commander da Royal Navy, cujo nome não fixei. Sem qualquer especialização era um bom marinheiro, com muita experiência, o que os ingleses chamam um “salt horse” e também já ouvi chamar “an old horse”. Aos sábados metia-se na sua embarcação à vela e ia passar o fim de semana na Grã-Bretanha e na segunda-feira estava de volta para continuar o exercício. Numa sexta-feira disse-me que o seu comandante queria a sua presença, porque na sua unidade havia um problema sério.

Quando voltou contou-me do que se tratava e era nada mais, nada menos que o facto da mulher do pastor ter fugido na companhia do médico. E seguiu o seguinte comentário: “O primeiro tratava-lhe bem da alma, mas parece que era a altura de alguém lhe tratar bem do corpo.”

Uma vez em Londres, durante a II Guerra fui ver uma revista. A uma certa altura estavam em cena um actor, que representava um americano e outro, um inglês. Estavam numa conversa séria e animada, mas em certa altura apareceu no palco um táxi. O americano largou tudo para apanhar o táxi e a correr, não fosse alguém adiantar-se. Era esta a ideia que os londrinos faziam dos americanos!

A outra história julgo que é inventada e até ousado dizer que por um português, que de resto me contou.

Em Xangai, por volta de 1926, estava ancorada uma grande esquadra inglesa. Nela estava embarcado o Príncipe de Gales, na altura o futuro Eduardo VIII, que dispunha também duma suite num bom hotel. Depois dum bom jantar em que o príncipe teria bebido bem, teve a companhia duma bela chinesa. O encontro não correu lá muito bem e ela acabava sempre por lhe dizer: “Fu-fu”, o que era chinês para ele e não percebeu. Na manhã seguinte o príncipe foi jogar golfe e não acertava com a bola no buraco. O coolie que o acompanhava, dizia então: “Fu-fu.” Foi então que percebeu tudo!

Deixemos estas histórias por assim dizer profanas, para registar uma série de poemas que são dignos de ser referidos. Para facilidade de compreensão enunciamos a sua ordem e proveniência:

1. IT CAN'T BE DONE - autor Edgar Albert Guest – (1811-1959)
2. IF – autor Rudyard Kipling – 1907
3. Adaptação inglesa do IF dedicada aos artilheiros
4. Versão francesa do IF, da autoria de André Maurois.
5. Traduções do IF do Almirante Vasco Lopes Alves e de Fernando Mayer Garção

1 – IT CAN'T BE DONE

Edgar Albert Guest (1811 – 1959)

Edgar Best foi como Kipling um escritor inglês pois nasceu em Birmingham em 1881, mas logo emigrou para os Estados Unidos e foi ai que os seus poemas se notabilizaram, lhe deram nome e o fizeram ser um escritor muito apreciado. Aquilo que os ingleses designam por “um best-seller”. Teve uma longa vida, pois morreu em Detroit em Agosto de 1959. Era cidadão americano desde 1902. Não sei se alguma vez, ele e Kipling se chegaram a encontrar, mas ao ler o poema que a seguir reproduzimos, não temos duvida que há uma certa semelhança entre a poesia de Guest e o IF de Kipling, o que não admira pois eram contemporâneos e tinham sido educados na mesma cultura.

IT CAN'T BE DONE

Somebody said that it couldn't be done
But he, with a shuckle, replied
That may be it couldn't, but he would be one
Who wouldn't say so till he tried;
So he buckled right in, with a trace of a grin
On his face. If he worried he did it,
He started to sing as he tackled the thing
That couldn't be done – and he did it

Somebody scoffed “Oh, you'll never do that;
At least, no one ever has done it”.
But he took off his coat and he took off his hat,
And the first thing we knew he'd begun it;
With the lift of his chin, and a bit of a grin,
Without any doubting or quiddit,
He started to sing as he tackled the thing
That couldn't be done – and he did it.
There are thousands to tell you it cannot be done;
There are thousands to prophesy failure;
There are thousands to point out to you, one by one,
The dangers that wait to assail you.
But just buckle in with a bit of grin,
Then take off your coat and go to it;
Just start in to sing as you tackle the thing
That cannot be done – and you'll do it.

Edgar Albert Guest.(1811-1959).

2 – IF Rudyard Kipling Kipling (1865 – 1936)

O poema anterior não tem a beleza da poesia IF de Rudyard Kipling, sobretudo porque esta tem uma intenção especial por ter sido dedicada ao seu filho.

Kipling nasceu em Bombaim a 30 de Dezembro de 1865 e ai foi educado e em Inglaterra. Ao regressar à Índia com 17 anos começou a sua carreira, que rapidamente o tornou conhecido na Índia, em breve em Inglaterra e por fim mundialmente. Se as suas poesias tinham garra e originalidade, também os seus contos são magníficos.

Viajou por grande parte da Ásia, - Índia, China, Japão – e finalmente África do Sul e Estados Unidos e quando voltou a Inglaterra já era mundialmente conhecido e em 1907 foi-lhe atribuído o prémio Nobel da Literatura. Teve uma longa vida pois veio a morrer em Londres a 18 de Janeiro de 1936. Os tempos mudaram, e as suas obras ainda hoje são das mais famosas e ricas da literatura mundial. Por isso incluímos o IF a seguir, que muito influenciou a minha geração. Digo que sempre, estivesse onde estivesse, tinha este poema comigo.

IF you can keep your head when all about you
Are losing theirs and blaming it on you;
If you can trust yourself when all men doubt you,
But make allowance for their doubting too;
If you can wait and not be tired by waiting,
Or being lied about, don't deal in lies,
Or being hated don't give way to hating,
And yet don't look too good, nor talk too wise.
IF you can dream – and not make dreams your master;
If you can think – and not make thoughts your aim;
If you can meet with Triumph and Disaster
And treat those two impostors just the same.
If you bear to hear the truth you have spoken
Twisted by knaves to make a trap for fools,
Or watch the things you gave your life to, broken,
And stoop and build 'em up with worn-out tools,
IF you can make one heap of all your winnings
And risk it on one turn of pitch-and-toss,
And lose, and start again at your beginnings
And never breathe a word about your loss;
If you can force your heart and nerve and sinew
To serve your turn long after they are gone,
And so held on when there is nothing in you
Except the Will which says to them: "Hold on!"

IF you can talk with crowds and keep your virtue,
Or walk with Kings –nor lose the common touch,
If neither foes nor loving friends can hurt you,
If all men count with you, but none too much;
 If you can fill the unforgiving minute
 With sixty seconds' worth of distance run,
Yours is thr Earth and everything that's in it,
And - which is more – you'll be a Man, my son.

Rudyard Kipling

3 – O IF adoptado pelos artilheiros

Não sabemos qual é o autor desta adaptação, consideremo-lo pois Anónimo.

If you can strive to make yourself proficient
 In every detail of the gun you man,
And know that that alone is not sufficient,
 Unless you practice every time you can;
If you can learn to keep your weapon firing
By treating it as as you would treat a friend,
If failure merely makes you more untiring
 To prove yourself its naster in the end,

If you can trust the keenness of your vision.
 To spot th foe that lurks about the sky;
If you can learn to make a quick decision
 And aim your gun unerringly by eye;
 If you can curb the natural temptation
 To fire before the enemy's in range,
But face what comes with grim determination,
 Then give alll you've got in fair exchange.

If you canm keep your head in heat of action
 And calmly ply the principles you know.
If cannon, guns and bombs prove no distraction
 Because your mind is bent upon the foe,
 If you can match the battle's fateful minute
 With stout heart and well directed gun,
The victory is yours – you're bound to win it,
And – which is more – you'll save your ship, my son.

Este texto, nem sequer lhe chamo poema, vale o que vale. Contudo julgamos que tem imaginação e humor e valeu a pena transcrevê-lo.

Versão francesa do IF da autoria de André Maurois.

Si tu peux voir détruit l'ouvrage de ta vie
Et sans dire un seul mot te mettre à rebatir,
Ou perdre en un seul coup le gain de cent parties
Sans un geste et sans un soupir;
Si tu peux être amant sans être fou d'amour;
Si tu peux être fort sans cesser d'être tendre
Et, te sentant hai, sans hair à ton tour,
Pourtant lutter et te détruire;

Si tu peux supporter d'entendre tes paroles
Travesties par des gueux pour exciter des sots,
Et d'entendre mentir sur toi leurs bouches folles
Sans mentir toi-même d'un mot;
Si tu peux rester digne en restant populaire,
Si tu peux rester peuple en conseillant les rois;
Si tu peux aimer tous tes amis en frère.
Sans qu'aucun d'eux soit tout pour toi;

Si tu sais méditer, observer et connaître
Sans jamais devenir sceptique ou destructeur;
Rêver, mais sans laisser ton rêve être ton maître,
Penser sans être qu'un penseur;
Si tu peux être dur sans jamais être en rage
Si tu peux être brave et jamais imprudent,
Si tu peux être bon, si tu sais être sage,
Sans être moral, ni pédant,

Si tu peux rencontrer Triomphe après Défaite
Et recevoir ces deux menteurs d'un même front
Si tu peux conserver ton courage et ta tête
Quand tous les autres les perdront,
Alors les Rois, les Dieux, la Chance et la Victoire
Seront à tout jamais tes esclaves soumis,
Et ce qui vaut mieux que les Rois et la Gloire,
Tu seras un homme, mon fils!

Versões e traduções de portugueses

Tradução do Almirante Vasco Lopes Alves

Se souberes estar sereno quando todos em volta
Estão perdendo a cabeça e te lançam a culpa;
Se estiveres confiante quando de ti duvidam
Mas souberes desculpar que duvidem de ti;
Se fores capaz de esperar sem perder a paciência
E se, caluniado, a ninguém calunias;
Se estiveres confiante quando de ti duvidam
Sem querer ser superior nem parecer bom demais;

Se tu souberes sonhar e não viver de sonhos
E se souberes pensar mas sem deixar de agir,
Se souberes defrontar o Triunfo e o Desastre,
Tratando-os por igual como impostores que são,
Se suportares ouvir verdades que disseste
Torcidas por velhacos para convencer ingénuos
Se vires desfeito aquilo para que tens vivido
E o construïres de novo com ferramentas gastas
Se és capaz de juntar tudo que tiveres ganho
Para tudo arriscar numa cartada só,
E se souberes perder e começar de novo
Sem palavra dizer da perda que sofreste;
Se consegues que nervos, braços e coração
Te vão servindo sempre mesmo que já exaustos,
E se seguires para a frente quando já não tens nada
A não ser a vontade de vencer!

Se com falar às massas não perderes a virtude
E de privar com Reis não deixares de ser simples,
Se amigo ou inimigo não puder melindrar-te;
Se a todos der valor mas a ninguém demais;
Se souberes preencher o minuto que passa
Com sessenta segundos útilmente vividos,
É tua a Terra inteira e tudo que ela tem
E – o que é mais ainda – és um Homem, meu filho!

Traduções do Dr. Fernando Mayer Garção

Também têm interesse e são menos conhecidas as traduções deo Dr. Fernando Mayer Garção, irmão do Dr. Pedro Mayer Garção, e advogado de grande cultura e projecção no seu tempo.

Tradução Literária do Inglês

Se podes conservar a serenidade quando todos à tua volta
A estão perdendo e censurando-te por isso;
Se podes confiar em ti próprio quando todos duvidam de ti,
Mas desculpando, também tu, a sua duvida;

Se podes esperar e não ser cansado pela demora,
Ou, sendo caluniado, não incorreres em mentiras,
Ou, sendo odiado, não corresponderes com ódio.
E, contudo, não parecer bom demais, nem falar como sabichão;
Se podes sonhar – e não fazer do sonho o teu senhor;
Se podes pensar – e não fazer do pensamento o teu alvo,
Se podes afrontar o Triunfo e a Derrota
E tratar estes dois impostores da mesma maneira;
Se podes resignar-te a ouvir a verdade que tens proclamado
Desfigurada por tratantes para fazer uma armadilha de tolo
Ou ver desfeitas as coisas a que consagraste a tua vida
E submisso, construí-las de novo com ferramentas gastas

Se podes fazer um monte de todos os teus ganhos
E arriscá-lo num lance de “cara-ou-coroa”,
E perder e voltar outra vez ao principio,
E nunca proferir uma palavra acerca da tua perda;
Se podes forçar o coração, os nervos e os músculos
Para servir o teu fim, muito depois deles se term esgotado
E assim perseverar quando em ti já não há nada,
A não ser a Vontade que lhes diz: “Aguentem-se”
Se podes falar com multidões e conservar a tua virtude,
Ou passear com Reis – sem perder o contacto do povo;
Se nem inimigos nem amigos queridos conseguem magoar-te;
Se consideras todos os homens, mas nenhum em demasia;
Se podes preencher o implacável minuto
Com o valor de sessenta segundos de caminho percorrido,
É tua a Terra e tudo que nela existe
E – o que é mais – serás um Homem, meu filho

Tradução poética do francês

Se podes ver desfeita a obra da tua vida
E, impassível tornar ao sonho que se esvai.
Perder subitamente a batalha vencida,
Sem um gesto ou um ai,
Se podes ser amante e não morrer de amor,
Ser forte e ainda terno em teu rude lidar
E odiado sem jamais a ninguém ter rancor,
Defender-te e lutar;
Se podes suportar que sejam malsinadas
As tuas intenções para os tolos iludir.
E, ao ver que estão mentindo essas linguas danadas,
Nem uma vez mentir;
Se tu podes ser digno, à modestia sujeito
Aconselhar os reis, ao povo dando as mãos,
Aos teus amigos, sem que algum seja o eleito,
Amá-los como irmãos,

Se sabes reflectir, observar, conhecer,
Sem por isso acabar céptico ou destruidor;
Sonhar! Pensar! – porém no sonho não viver
Só ser um pensador;
Se podes ser severo e não mostrar-te horrendo,
Corajoso e fugir à imprudencia brilhante,
Se tu podes ser bom e ser sábio, não sendo
Moralista ou pedante

Se podes reaver, sem que o orgulho te afronte,
Triunfo após Derrota ilusões que sossobram...
Manter o animo firme e altiva a tua frente,
Quando os outros se dobram;
Então Reis, o Destino, os Deuses, a Vitória
Teus escravos serão para que a teus pés se domem,
E, mais que vencedor dos Deuses e da Glória,
Filho, serás um Homem!

VI—O HUMOR AMERICANO

Muito havia a dizer sobre o humor americano. Ele é muito variado num país tão extenso e povoado e m várias épocas por homens e mulheres vindas de várias regiões da Europa.

Esse humor é diferente de ponto para ponto, tendo características próprias dos países de origem.

Não se pode também ignorar que também há humor trazido pelos africanos que ali chegaram.

Vamos ilustrar uma espécie de humor proveniente do mau domínio da língua inglesa por alguns dos americanos da classe média. Este grupo sabe-o e procura combater esta dificuldade com reuniões em clubes e associações que reúnem vários grupos para lhes ensinar a ortografia e o significado de certas palavras, que às vezes até são de emprego usual. Os participantes tomam estas reuniões muito a sério e a elas assistem pessoas que às vezes não são das camadas menos instruídas.

Pareceu-nos por isso típico apresentar frases extraídas de cartas enviadas à Repartição de Pensões e da Segurança Social, que por serem empregadas erradas, causam por vezes confusões e significam o que os remententes queriam dizer e têm até significado que se torna hilariante ou até equívoco.

Aqui vão alguns exemplos das cartas que já mencionámos e das quais transcrevemos extractos

1 – I cannot get sick pay . I have six children, can you tell me why this is?

Não recebi subsídio de doença: Tenho seis crianças; poderá dizer-me porque é que isto acontece?

Fica-se sem saber se ela quer saber porque não recebeu o subsídio ou porque tem seis crianças.

2 – This is my eighth child. What are you going to do about it?

Este é o meu oitavo filho. O que é que vão fazer á cerca disto?

Gostaríamos de saber como é que a Repartição respondeu.

3 – Mrs. “H” has no clothes. Has not had any for years. The clergy has been visiting her.

A senhora “H” não tem que vestir. Há anos que não tem Da Igreja tem-a visitado.

Aqui é o verbo “visit” que pode ter o sentido de manter relações ou de se tratar duma visita inocente.

4 – In reply to your letter I have already cohabited with your officers, so far without results.

Em resposta à vossa carta, já coabitei com os seus funcionários, até agora sem resultado.

Esta carta, ainda mais que a anterior, se presta a equívocos. O que deve querer é dizer que já contactou vários funcionários, mas facilmente se passa para o sentido de que eles foram seus amantes!

5 – I am glad to say that my husband who was reported missing is now dead.

É com prazer que vos digo que o meu marido que foi declarado desaparecido, está agora morto.

Manifesta má redacção e não é mesmo preciso comentá-la...

6 – Sir, I am forwarding my marriage certificate and two children, one of which is

a mistake as you will see.

Envio-lhe a minha certidão de casamento, dois filhos, um dos quais é um engano como verá.

O que ela queria dizer era que a certidão declarava dois filhos, um dos quais não existia. Também inventar uma maneira de mandar filhos pelo correio.

7 – Unless I get my husband's money I shall be forced to lead an immortal life

Senhor, a não ser que receba o ordenado do meu marido, serei forçada a levar uma vida imoral.

É claro que se trata do emprego de “imortal” por “imoral”. No entanto tem o seu quê de cómico.

8 – I am writing these lines for “Mrs.,J” who cannot write herself. She expects to be confined next week and can do with it.

Estou a escrever estas linhas pela Snra. “J” que não pode escrever. Espera ficar presa na próxima semana e pode dar um jeito.

É o emprego errado de “confine” que poderá querer dizer ficar em casa, mas também ficar presa.

9 – I am sending my marriage certificate and six children. I have had seven and one died which was baptized on a half sheet of note paper pelo Reverendo Thomas.

Mando a minha certidão de casamento e seis crianças. Teve sete e uma morreu, a qual foi baptizado numa meia folha de papel de apontamentos pelo Reverendo Thomas.

Não precisa de explicação, mas lá engraçado é.

10 – Please find out if my husband is dead, as the man I am now living won't eat or do anything until he is certain.

Por favor investigue, se o meu marido morreu, porque o homem com quem vivo agora, não come e não quer fazer nada enquanto não tiver a certeza.

Espero que lhe tenham dado a certeza da morte do marido, pois a situação dela é com certeza preocupante.

11 – In answer to your letter, I have given birth to a boy weighing 101 pounds. Is this satisfactory?

Dei à luz um rapaz com o peso de 101 libras. Chega?

Tal peso até é demais! A senhora que fique descansada!

12 – You have changed my boy into a girl. Is this satisfactory?

Mudaram o meu rapaz numa rapariga. Fará alguma diferença?

Não sei o que lhe terão respondido. Mas acrescento. é claro que não faz diferença nenhuma!

13 – Please forward my money at once as I have fallen in errors with my landlord.

Fazem favor de me mandar imediatamente o meu dinheiro porque tenho problemas com o meu senhorio.

Eram problemas de pagamentos de pagamento, mas escrito assim poderia querer dizer até que tivesse “pecado com o senhorio”.

14 – I have no children and my husband is a bus driver and works all night and day. What can I do?

Não tenho filhos e o meu marido é motorista dum autocarro e trabalha toda a noite e todo dia. O que é que eu posso fazer?

Gostava de saber que resposta teve.

15 – In accordance with your instructions, I have given birth to twins in enclosed envelope.

De acordo com as vossas instruções, dei à luz dois gémeos em envelope fechado.

Como é que se mandarão gémeos em envelope fechado?

16 – I want my money as quick as you can send it. I have been in bed with the Doctor for a week and he doesn't seem to be doing me any good. If things will not improve, I shall have to get another Doctor.

Quero o meu dinheiro tão depressa como o possa mandar. Tenho estado na cama com o Doutor e parece que não me está a fazer nada bem. Se as coisas não melhorarem, terei que arranjar outro Doutor.

Ela esteve de cama por ordem do médico, mas não estava com ela o médico.

17 – Milk is wanted for the baby and Father is unable to supply it.

É preciso leite para o meu bebé e o Pai não é capaz de o fornecer.

Provavelmente não tem dinheiro. Que seja o Pai a amamentar, ainda não se conseguiu.

Esta relação não será de interesse para todos os eventuais leitores, mas tendo graça e sendo típica, pode ter interesse para alguém.

VII—O HUMOR ALEMÃO

Não temos dúvida que os alemães têm humor.

Em Bona há várias publicações que o demonstram, mas como se trata de assuntos locais e dum alemão do Reno e trata de assuntos locais, não damos dele nenhum exemplo, por o não considerarmos de interesse e ser difícil de explicar.

Damos agora dois provérbios alemães que têm humor. Vamos ao primeiro:

Wir Deutschen haben viele grobe Sprichwörter, aber gute Meinung.

Nós alemães temos muitos provérbios rudes, mas com boa intenção.

Há também uma frase, que imita um provérbio e diz o seguinte:

Fernsehen ist den einzige Schlafmittel, der man durch den Augen nimmt.

A televisão é o único suporífero que se toma pelos olhos.

Há várias frases construídas desta forma, mas é raro terem graça, por serem forçadas.

Citaremos um outro provérbio, que não pertencendo à categoria anterior, o merece por ter graça:

Pfaffenköchin sagt zuerst: des Herrn Küchen, dann unsere Küche, zuletzt meine Küche. Dennoch hat den Pfaff bei der der Köchin gelegta

Este provérbio também existe em espanhol e tudo indica ser uma tradução, e diz mais ou menos assim: La cocinera do cura diz primero: la cocina del Señor, después nuestra cocina e por ultimo mi cocina. Entonces ya se ha acostado con el cura.

Não julgamos necessário traduzir para português, pois o espanhol todos compreenderão.

Uma figura simpática, quando vivemos em Bona era o Presidente Heinrich Lübke, que era duma franqueza desarmante, às vezes muito próximo da gafe, que corrigia com oportunidade e bonomia.

Merece ser contada uma destas gafes. Um dia apresentava-lhe credenciais um futuro Embaixador duma nação africana, julgo que o Tchad, e logo no principio da audiencia o Presidente disse-lhe: “Tchad, Tchad, nunca ouvi falar.” O Embaixador ficou interdito e Lübke percebeu e emendou da seguinte forma: “Já sei, é como das mulheres honestas, ninguém fala delas.” E assim acabou tudo em bem!

VIII— O HUMOR UNIVERSAL

Os exemplos de humor que já apresentámos, não constituirão surpresa par a ninguém se afirmarmos agora que o humor é universal, não dependendo da raça, cor da pele, mas alguma coisa do pais ou da terra em que se vive.

Falámos do humor dos europeus: portugueses, espanhóis, ingleses, franceses, alemães e italianos e também de americanos.

Mas ainda nos ocuparemos dos suíços, que têm como os já referidos antes um humor especial, que ilustraremos com uma história contada num livrinho com o titulo “Les histoires des petits Suisses.”

Um constructor de aviões estava a preparar um novo modelo de avioneta. O engenheiro responsável pelo projecto, fez vários ensaios, o avião levantava voo sem problemas, mas quando aterrava as asas partiam sempre pela junção das asas ao corpo do avião.

Um dia o avião foi para o ar e aterrou, tendo tudo corrido normalmente.

Houve grande espanto e regozigo pelo sucesso e perguntaram ao engenheiro como é que tinha conseguido resolver o problema e ele disse que tinha tido uma ideia luminosa. Tinha mandado fazer uma série de furos na junção das asas ao corpo do avião e acrescentou: “Verifiquei que o papel higiénico nunca rasga pelo picotado e deu resultado.”

Nas minhas actividades profissionais andei várias vezes no mato com indigenas de raça mussoronga e cabinda cujo sentido de humor apreciei. E já que acabámos de falar de aviões começarei por dizer que eles definem um avião, como um objecto que anda de var e chega depressa ao destino.

O meu criado, o Casimiro, era de Santo António do Zaire e tinha muito humor. Além de ser honesto e de merecer confiança, era ele que guardava o meu dinheiro. E se via que eu numa determinada altura, lhe pedia mais dinheiro e que a soma que lhe pedia era maior do que era costume, não deixava de me dizer: “Patrão está a gastar mais do que é costume.”

O Casimiro era um grande conquistador e pedia-me sempre se instalava o acampamento perto duma sanzala. Nem sempre me dava geito, mas se era ao pé do local em que fazia as minhas observações, não via inconveniente. E, acabado o meu jantar, lá ia ele à caça! Uns dias tinha sucesso, mas geralmente vinha murcho! E então explicava: “As mães dão-lhes bons conselhos, mas elas não querem....”

Mas o mais curioso é que havia quem tivesse chegado a Angola, convencido que as regras para lidar bem com os indígenas deveriam iguais às que eram adequadas para europeus. E isso deu lugar a situações muito curiosas.

Havia missões católicas e protestantes, e, regra geral, estas tinham maior sucesso, sendo a razão estes missionários serem casados, e as mulheres os ajudarem muito na sua missão civilizadora, pois tinham grande influência nas mulheres.

Mas o cumulo da incompreensão, passou-se com um padre belga que veio parar a uma missão católica do Zaire. Ele não sabia que uma coisa que pesava na decisão que levava os mussorongos a escolher, era do mais profano. O Casimiro tinha-se tornado católico porque os católicos deixavam beber vinho. Se o padre o soubesse ficaria por certo chocado.

Mas na altura em que isto se passava Portugal e a Santa Sé tinham assinado a primeira Concordata e o reverendo decidiu aplicá-la em Angola. Com resultados catastróficos!

A primeira coisa que o chocou foi verificar que rapazes e raparigas como era hábito ancestral, tinham relações sexuais desde a puberdade, costume ancestralmente aceite.

Para o Padre era naturalmente uma pouca vergonha, e então resolveu encerrar as raparigas numa dependência da Missão. Passados uns meses e apesar de as raparigas estarem encerradas na Missão, aquilo que seria isolá-las, transformou-se numa maternidade e numa creche....

Mas o seu zelo por aplicar a Concordata fê-lo obrigar a os casais desavindos a juntarem-se outra vez e a viver novamente em comum. Alguns, como o Casimiro, já viviam com outra mulher, e o Padre disse-lhe que tinha que receber de novo a sua mulher “legítima” e ele concordou, dizendolhe que se ele mandava, não havia problema em aceitar. Mas a conversa não ficou por aqui: o Padre disse-lhe também que teria que expulsar a mulher com quem vivia. Aí, o Casimiro retorquiu “Isso nunca, pois esta paguei-a.”

Uma coisa que me encantava, era ouvir os mussorongos, à noite reunidos à volta dum contador de histórias. Eu não percebia nada da língua em que as histórias eram contadas, mas o som era embalador, e os assistentes até chegavam a bater palmas. Muitas vezes adormeci ao som desta cantilena.

Mas não são só os mussorongos que teem humor, os cabindas também.

Entre uma campanha hidrográfica e a seguinte, havia um oficial que ficava a comandar interinamente o “N.H. Carvalho Araujo” e tinha a função principal de preparar o pesoal para a que se seguiria e prioritariamente o material.

Ora um dia houve um marinheiro branco, não dos mais esclarecidos, que se me veio queixar de que um cabinda o tinha mandado àquela parte. Eram sempre, entre os brancos, os menos dotados que causavam problemas. Não agradou este incidente, mas

tinha que o resolver. Chamei o queixoso e o presumido delinquente, e quando questionei o cabinda este declarou textualmente: “Não mandei o senhor Fulano aquela parte, o que eu disse foi em giral.” Como tinha sido em giral ninguém se ofendeu. Mas o sentido de humor do cabinda foi genial. Eu respirei de alívio e continuou a reinar a paz entre todos.

Estes exemplos julgamos que o humor é universal e uma bênção que facilita ao homem a suportar as agruras da vida, e diremos com Freud:

O HUMOR TEM QUALQUER COISA DE LIBERTADOR

IX – EXPLANAÇÃO DAS GRAVURAS

Daremos agora uma breve explanação das gravuras e ilustrações que se se seguem.

A numeração que lhe atribuímos é apenas para facilitar a sua compreensão e por vezes para indicar a sua origem. Quando necessário haverá a informação que considerá-mos indispensável.

1 - A PANTERA

Ao contrário do usual a alcunha que nos foi dada, não vem do principio da carreira. Foi do periodo (1972-74) em que fomos servir no EMA, como Chefe da Divisão de Operações e foram os oficiais que ali trabalhavam que a criaram. A Pantera Cor de Rosa, nada tem de ofensivo e é até um bichinho simpático pelo que até a adoptamos em alguns dos nossos escritos. Quando num assunto há por exemplo duas opiniões válidas, adquirimos o hábito de atribuir uma à Pantera, e dar depois razão aquela que mais nos agrada, se fôr caso disso.

A gravura que representa a Pantera, tem uma história curiosa. Foi tirada duma almofada que me foi pintada e depois oferecida pela Senhora D. Amélia Rodrigues, que nos permitiu graciosamente a sua reprodução. E tem uma explicação que me obriga a usar a primeira pessoa, pois não só me representa a mim mas também o automóvel que possuía na época e que sendo um Peugeot 104, fazia que eu o guiava ficavam com os joelhos mesmo abaixo do volante.

Aqui está um inequívoco exemplo de humor que é transmitido por um objecto.

2 - A REVISTA CINZENTA

O numero 3 da Revista Cinzenta, encontrei-a nos papéis de meu Pai, que de resto está representado na capa, e merece ser reproduzida, primeiro por datar de 1906 e para mostrar que o hábito de haver uma revista de bordo, era uma forma muito antiga dos oficiais passarem os tempos livres, divertindo-se uns com os outros. Este hábito existiu enquanto houve longas comissões de serviço. Julgo que hoje se terá perdido ou estará em vias de o ser.

A leitura deste numero permite-nos saber, que foi desenhado na canhoneira “D. Luis, e que estava neste momento no Funchal.

Não havia na época com certeza máquinas de escrever e o facto de ser manuscrita e desenhada só aumenta o seu valor.

Além do meu Pai, Eduardo Candido Lopes Vilarinho, então guarda-marinha ou talvez segundo tenente, pode-se ver representado, esse já segundo tenente, Quintão Meireles.

Os outros não os consegui identificar.

3 - REPRODUÇÕES DE JORNAIS DE XANGAI

Também são jornais que recebi de meu pai, e referem-se ao ano de 1927, quando ai estava o “Republica”, de que era imediato. Ai já se pode identificar vários oficiais na reprodução que mostramos: Comodoro Guilherme Ivens Ferraz, comandante do “Republica”, outra vez meu Pai, o então guarda-marinha Frederico Cruz, oficial da guarnição e pormenor interessnte, o clarim.

Os três primeiros ainda os conheci, o consul geral., em Xangai já não.

Tenho em minha posse mais recortes de jornais, que legarei à Marinha.

4 - REPRODUÇÃO DUM BONECO REPRESENTANDO A CHANCELER ALEMÃ SENHORA MERKEL

É uma reprodução de um espremedor de frutos que se vende na Republica Federal Alemã, e tem tido sucesso. A chanceler tem ultimamente reduzido ou cortado subsídios ou mesmo direitos adquiridos, daí o espremedor. Na cabeça mete-se a laranja e esprem-se As mãosinhas indicam que está pronta a espremer mais.

5 - AS GRAVURAS DE H. GERVÈSE

São um exemplo do melhor humor naval francês. Apresentamos duas e não precisam de explicação, pois falam por si, mas a revista á guarnição tem para mim um encanto especial, pois me recorda as revistas em que eu próprio tomei parte, quando estava a prestar serviço no Corpo de Marinheiros. Já até lhes fiz referência.

6 - CARICATURAS QUE ME FORAM DEDICADAS

Apresento agora algumas caricaturas que me foram oferecidas, não por que o terem sido dedicadas tenha qualquer interesse, mas porque merece divulgar que ainda hoje há bons caricaturistas que são quási desconhecidos na Marinha.

Carictura A - Na aula de Higiene da Escola Naval.

Data de 1936 e foi obra do Mário Esteves Brinca, Oficial de Marinha

Caricatura B - Esta caricatura data de 1946 e foi feita a bordo do paquete Angola, duranrte uma viagem Lisboa-Luanda.

É seu autor o general Nobre de Carvalho, que veio a ser muito depois Governador de Macau.

Caricatura C - Foi desenhada no mato em Angola em 1949. O seu autor é o João Maria Pereira Crespo, oficial de Marinha.

Esta caricatura é uma brincadeira de um amigo e na altura companheiro de trabalho, e merece que se assinalem alguns pormenores. Não faltou o cantil, nem na algibeira o lanche sempre me acompanhava, é de notar também a minha mão esquerda que quando eu pegava no teodolito está fielmente reproduzida. Ainda se vê ao pé do marco, no terreno dois animaisitos que eram habitantes daquele local, entretidos em jogos amorosos. A figura de mulher não tem qualquer significado, mas há que dizer que foi bem escolhida. Finalmente os nomes dos vértices da figura geométrica que está por trás da pin-up, são mesmo os reais e podem servir para identificar o local.

Caricatura D – Caricatura feita no restaurante “O Coral” em Sete Rios. Esta caricatura é de autor para mim desconhecido e merece ser reproduzida por duas razões. Vou ali frequentemente almoçar e um dia levantei-me da mesa para ir falar com um amigo que estava noutra mesa, e fiquei a conversar um pouco com ele. Quando voltei à mesa encontrei um guardanapo de papel em cima duma cadeira e fui ver o que era. Era uma caricatura que tinha sido feita muito rapidamente e que está parecida.

Nem no restaurante sabiam quem era o autor, nem ninguém dos outros comensais. É curioso e só lamento não lhe ter podido, ao menos, agradecer.

X - CONCLUSÃO

O ter podido escrever esta palestra, já o disse, só foi possível com a ajuda de vários camaradas. É gratificante constatar que os “panteras”, os “pardais”, os “cavalos”, os “Tem grelinhos”, os “passarinhos” e tantos outros são solidários uns com os outros, estão ligados pelo seu amor. Que o humor tem nisso um grande papel não duvido e que faz levar a vida com optimismo também acho evidente. Que faz também gostar de viver e trabalhar em conjunto também é para mim um dado adquirido. Tive um amigo que me dizia, que sendo a morte uma certeza, a única coisa desagradável que ela trazia era ficar-se muito tempo desempregado. Mas falando sério, não posso deixar de citar uma sábia palavra do Professor Fernando Fonseca que dizia assim:

A ÚNICA MANEIRA DE CONTINUAR VIVO
É NÃO FAZER VIDA DE MORTO.

ACADEMIA DE MARINHA

PEDRO TEIXEIRA E O RIO AMAZONAS

ANETE COSTA FERREIRA



LISBOA – 2007
III

PEDRO TEIXEIRA E O RIO AMAZONAS

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pela Dr^a Anete Costa Ferreira, em 27 de Fevereiro de 2007.

*“Nada nas conquistas de Portugal é mais extraordinário do que a conquista da Amazônia”
Joaquim Nabuco. Diário do Brasil, p.8*

Introdução

Para muitos estudiosos a “Divisão do Mundo” operado pelo Tratado de Tordesilhas não era a região amazónica destinada à posse da gente lusitana. Justifica-se, pelo novo meridiano do Brasil português ao norte seria constituído pelas terras que lhe ficavam a oriente, isto é, a partir da linha que passaria onde é hoje Belém e desceria até ao sul, na altura do actual litoral de Santa Catarina.

Acontece que tudo se alterou com a união das Coroas de Portugal e da Espanha sob o domínio dos Fillipes, a partir de 1580 até muito tempo pós Restauração da Independência portuguesa, que se deu em 1640. Os limites entre o Brasil e o império espanhol na América do Sul estiveram sob a lei dos factos naturais que foram quebrando as disposições do Tratado.

Decorridos quase dois séculos (1580-1750), portugueses e espanhóis decidem discutir sobre as fronteiras, ocasião em que é comprovado que os portugueses já tinham feito valer sua presença e seu domínio ao longo da imensa Amazônia, das faldas dos Andes ao Oceano Atlântico, e em outra parte do Brasil.

A Coroa Portuguesa, ao ter conhecimento que estrangeiros estavam penetrando nas terras ao norte do Brasil, no século XVII, entendeu ser o momento certo para expulsar os invasores do território que considerava lhe pertencer. Várias lutas foram travadas, tendo sobressaído-se nos embates o militar lusitano Pedro Teixeira.

Com a expulsão dos franceses do Maranhão e a fundação da cidade de Santa Maria de Belém do Gram Pará, inicia-se o domínio e a ocupação portuguesa da Amazônia.

A grande expedição de Pedro Teixeira, e seu itinerário de subida e descida do Grande Rio das Amazonas (Fig. 01), possibilitou a expansão da colonização portuguesa pelo interior do vasto território. Estes importantes feitos do século XVII requerem contínuas análises que permitam uma avaliação criteriosa das suas dimensões históricas e civilizacionais.

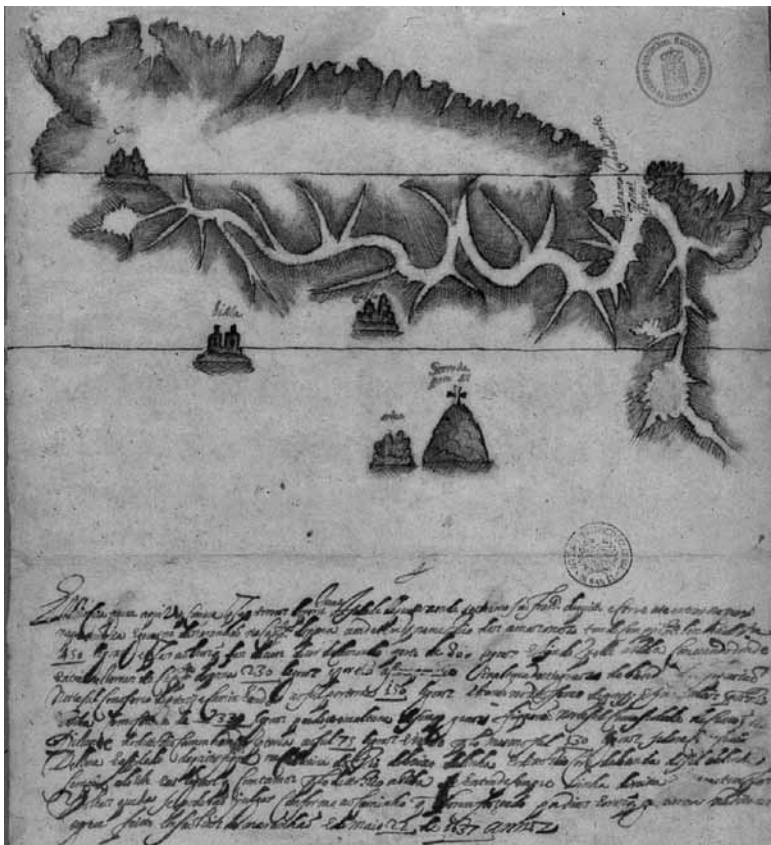


Fig. 1 - Rio Amazonas, desde Quito até a Barra do Pará], 1637. Anónimo.
 Mapa datado de São Luís do Maranhão, 22 de Maio de 1637.
 Original pertencente ao Arquivo Histórico Ultramarino.

Os franceses no Maranhão

A ideia da França fundar uma colônia em território sul-americano integrava-se numa política estratégica que já teria sido bem sucedida com a fundação da “Nova França”, por Samuel Champlain, em 1608, na actual Guiana Francesa¹.

Ante as expectativas criadas por Charles des Vaux, sobre as potencialidades maranhenses, é indicado Daniel de La Touche, Senhor de La Ravardière, para uma viagem àquela localidade, o que aconteceu em 03 de Julho de 1605. Ao regressar opinou pela viabilidade da organização de uma jornada ao Maranhão.

¹ Os gauleses foram sucessivamente expulsos da Paraíba, do litoral riograndense e do Ceará, num retrocesso imposto pela contínua afirmação das forças portuguesas. No entanto, o propósito de fundarem uma colônia em território sul-americano, ganhou cada vez mais consistência. Maria Adelina Amorim in “Os Franciscanos no Maranhão e Grão Pará, Lisboa, Centro de Estudos de História Religiosa-Universidade Católica Portuguesa, 2005-p.p.100.

Para a execução da viagem foi constituída uma sociedade de Capitais Particulares, com Nicolas de Harlay, Senhor de Sancy e Barão de la Molle e Gros Bois, conselheiro do Rey, e François de Razilly, Senhor de Razilly e Aunelles.²

Formam a expedição com quinhentos homens distribuídos pelas naus “Regente” e “Charlotte” e o patacho “Saint’Anne”³. São ainda incluídos os frades Capuchinhos Franciscanos Reformados Yves d’Evreux, Amboise d’Amiens, Arsène de Paris e Claude d’Abeville, dentre outros, no total de doze religiosos, todos do Convento Parisiense de Saint Honorité.⁴

Em 6 de Agosto de 1612, chegam ao Maranhão e constroem uma fortaleza a que deram o nome de São Luís. D. Fellipe, ao saber da invasão, ordena ao governador geral do Brasil Gaspar de Souza que reúna homens e expulsem os franceses. Este convoca o Capitão-mor Francisco Roso Caldeira Castelo Branco que se encontrava em Pernambuco para socorrer os militares em São Luís, na luta para expulsar os estrangeiros.⁵

Castelo Branco chama entre outros militares o alferes Pedro Teixeira e sob o comando do Capitão Jerónimo de Albuquerque partem com trezentos homens, vários índios e os religiosos Frei Manuel da Piedade e Frei Cosme de São Damião. Dirigiram-se para Guaxemduba e, em Novembro de 1615, os portugueses atacam e expulsam os franceses, passando a fortificação a chamar-se **“Forte de São Filipe”**.

Fundação de Belém

Com a expulsão dos franceses, os portugueses traçaram o plano para novas descobertas ao Norte. Reunidos no **“Forte São Filipe”**, é escolhido pelos militares presentes o Capitão-mor Francisco Caldeira Castelo Branco para comandar a jornada.⁶

A operação bélica dispunha de cento e cinquenta soldados, dez peças de artilharia, oito quintais de pólvora, munições e mantimentos. Distribuiu-os em um patacho denominado Santa Maria da Candelária, sob o comando de Pedro de Freitas; um caravelão, chamado Santa Maria da Graça, comandadas por Álvaro Neto, e uma lancha chamada Assumpção, sob o comando de António da Fonseca. Seus auxiliares eram: António Valente Cochado - piloto-mor; André Pereira Themudo - escrivão, Francisco de Frias de Mesquita - Engenheiro; Frutuoso Lopes - Tabelião; João Félix - médico da

² Com a finalidade de dar prossecução ao empreendimento constitui-se uma sociedade. Ibidem, p.p.100.

³ Reunidos os meios, organizou-se a expedição. Ibidem.p.p.101.

⁴ Fica assente a nomeação dos Capuchinhos para a Colónia do Maranhão. Ibidem p.p.101

⁵ Estava Francisco Caldeira Castelo Branco a servir na guarnição de Pernambuco, quando recebeu ordens do Governador Gaspar de Sousa para ir ao Maranhão levar socorro de homens e munições a Jerónimo de Albuquerque. Lucinda Saragoça-in. Da Feliz Lusitânia aos Confins da Amazónia (1615/62), Santarém, Câmara Municipal de Santarém, Edições Cosmos, 2000, p.p.5.

⁶ Ouvidos os pilotos e ponderadas as dificuldades da navegação, foi opinião unânime que Alexandre de Moura em caso algum devia chefiar a empresa, mas delegá-la num homem de sua confiança. A escolha recaiu sobre Francisco Caldeira Castelo Branco que já fora capitão-mor no Rio Grande do Norte de 1612 a 1614. Manuel Barata, A Jornada de Francisco Caldeira Castelo Branco, p.p. 13.

jornada; tenentes Matias de Almeida, Pedro da Costa Cardoso e Pedro de Freitas; alferes Pedro Teixeira e o padre Manoel Figueira de Mendonça.⁷

Dia 25 de Dezembro de 1615, Castelo Branco, zarpou de São Luís em direcção ao Norte, atento às cláusulas do “*Regimento*” que dizia:...“*que se fizesse a jornada ao Gram Pará e Rio das Amazonas e se botasse delles os estrangeiros que ally residem*”.⁸ No ponto seguinte adverte: “*...posto que parece cae na demarcação de Castela*”⁹. Ainda no referido documento esta observação: “*chegando ao Cumã procure ter fala daquele gentio e reduzi-lo com facilidade à nossa devoção com a cautela devida e necessária, para que por este caminho venha a conseguir o fim do que se pretende*”¹⁰. Orientações que foram seguidas atentamente para o bom andamento da colónia recém fundada.

Castelo Branco e sua comitiva chegam em 12 de Janeiro de 1616, a um outeiro, sendo saudados pelos chefes silvícolas Acayaçu, Guaimiaba e Marauaçu. Aportou e deu ao local o nome de “*Santa Maria de Belém do Gram Pará*”.¹¹ Fez alguns disparos de canhão pelo sucesso da viagem e o Padre Figueira de Mendonça ergueu uma grande e tosca cruz de madeira, ocasião em que rezou a primeira missa.¹² Estava fundada a cidade defesa da Amazônia.

No mesmo ano o governador Castelo Branco ajudado pelos ameríndios inicia a construção da fortificação projectada pelo Engenheiro de Estado Francisco de Frias de Mesquita ao qual baptizou de “*Forte do Presépio*”, tendo no seu interior uma ermida sob a invocação de Nossa Senhora das Graças. Ao complexo deu o nome de “*Feliz Lusitânia*”.¹³

Apressou-se em construir casas ao redor do forte para os soldados, e, paralela ao rio, foi rasgada a primeira rua da nova colónia portuguesa, dando início ao povoamento daquela localidade.

⁷ Elegi Capitão mor Francisco Caldeira Castelo Branco a quem dei tudo o que lhe convinha, e ele pedio, e lhe dei cento e sincoenta soldados de sua parcialidade, afora outros repartidos em três companhias cõ seos officias, pellos tirar a todos de suceder outro motim no maranhão. Arquivo Histórico Ultramarino, Conselho Ultramarino, Requerimentos, maço nº 3. Excerto da carta de Alexandre de Moura a Filipe II, participando que mandou uma expedição ao Grão Para e Rio das Amazonas, comandada pelo capitão-mor Francisco Caldeira Castelo Branco. Lisboa, 24 de Setembro de 1616.

⁸ No forte Sam Fellepe nas pouzadas do capitão mor Alexandre de Moura trazia os seus Requerimentos que lhe passou o sr. governador geral Gaspar de Sousa alguns capítulos que aly se leiao, e continhao se fizesse a jornada do Gram Para, e Rio das Amazonas, e se botasse delles os estrangeiros que aly residem. Auto que mandou fazer o capitão mor Alexandre de Moura sobre o seu regimento a que se devia a que se devia dar cumprimento. Forte de Sam Phellipe, 13 de Dezembro de 1625. Arquivo Histórico Ultramarino, Conselho Ultramarino, Requerimentos, maço nº3, documento 23, p.p.238-239.

⁹ Ibidem, posto que parece cae na demarcação de Castella.

¹⁰ Chegando ao Cuma procure ter fala daquele gentio, e Reduzilo com facilidade a nossa devoção por ordem do Capitão-mor de Vaux, de quem elle ditto Capitam-mor deve fazer muita conta, com a cautella devida, E necessaria porque por este Caminho venha a conseguir o fim do que se pretende. Regimento que Alexandre de Moura deu a Francisco Caldeira Castelo Branco. Forte de São Filipe, 22 de Dezembro de 1615. Arquivo Histórico Ultramarino, Requerimento, maço 3. V.t. Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1905, vol. 26, doc. 24, p.p.239-42

¹¹ Cf. José Valente, História de Belém que não foi contada. P.1, Internet, 13 de Janeiro de 2006.

¹² Era meio dia de 12 de Janeiro de 1616. Ibidem, p.1

¹³ Logo após a missa, Caldeira Castelo Branco deu o nome de Feliz Lusitânia. Ibidem, p.1.

Pedro Teixeira, Bento Maciel Parente, Ayres Chichorro e Pedro Baião de Abreu, criam o “*Brasão*” da nova cidade lusitana, confirmando o núcleo de origem da povoação ameríndia, a base de encontros para as lutas contra os estrangeiros na região.

No dia 7 de Março, o fundador manda Pedro Teixeira e António da Costa, acompanhados de dois soldados e trinta ameríndios Tupinambás para, por via terrestre, levarem ao governador do Maranhão Alexandre de Moura, as informações da fundação da nova colónia constante na carta escrita por André Pereira Themudo, capitão de infantaria.¹⁴ Após dois meses regressam por via marítima no lanchão “*Estarreja*” na companhia do capitão Custódio Valente e do capitão de infantaria António Cabral (sobrinho de Castelo Branco), portando material bélico, fardas, munições e prendas para serem distribuídas entre os ameríndios e os colonos¹⁵. Era o início da saga amazónica do futuro conquistador do Amazonas.

A conquista do espaço

A 7 de Agosto de 1616, Pedro Teixeira já com a patente de Comandante expulsou os holandeses que se encontravam no forte de Gurupá. Por este feito foi promovido a Capitão, por Despacho Régio de 28 de Agosto de 1618.¹⁶

A deposição de Francisco Caldeira Castelo Branco e o assassinato do Cacique Guai-miaba, conhecido por “*Cabelo de Velha*”, levaram o povo paraense à revolta.¹⁷ Para contornar a situação é composta uma Junta Governativa do Pará, com o Capitão Custódio Valente, Frei António Mariano e o Capitão Pedro Teixeira. Como os dois primeiros não puderam cumprir os seus mandatos até ao final, assumiu Pedro Teixeira, que desempenhou suas funções até 18 de Junho de 1621, quando é promovido a Capitão-mór.¹⁸

Finais de Maio de 1623, Pedro Teixeira, Aires de Souza Chichorro e Salvador de Melo, com uma flotilha composta por vinte e duas canoas, setenta soldados e mil indígenas atacam as fortalezas de Mariocay,¹⁹ expulsam os estrangeiros, em seguida incendiando-as e destruindo-as totalmente.

Decorridos dois anos após este embate, Pedro Teixeira comanda outra comitiva para expulsão dos holandeses no forte de Mandiutuba, no rio Xingu. A 5 de Maio de 1625, com cinquenta soldados e setecentos ameríndios guerreiros expulsa os holandeses que se encontravam nas margens do rio Xingu, no forte de Mandiutuba, localizado no

¹⁴ A carta escrita por André Pereira Themudo, comunicava a Alexandre de Moura a fundação da colónia. Assim Andrés Pereira (como ele gostava de assinar o seu nome), foi o primeiro repórter das terras paraenses. Ibidem, pp.2

¹⁵ A missão de Pedro Teixeira foi coroada de êxito. Ibidem, p.2

¹⁶ Forma a expedição com Gaspar de Freitas Machado como ajudante, 20 soldados e muitos índios guerreiros da tribo Tupinambá . Anete Costa Ferreira “ Expedição de Pedro Teixeira- sua Importância para Portugal e o futuro da Amazônia “, Lisboa, Esquilo Edições e Multimédia, 2000, pp.50

¹⁷ Ferreira, op.cit. ibidem, pp.50. V também Padre Manuel Aires de Casal, em Corografia Brasileira, pp.307

¹⁸ Conforme Lucinda Saragoça in “Da feliz Luzitânia Aos Confins da Amazônia (1615-62), Santarém, Edições Cosmos, 2000, pp.26

¹⁹ As fortalezas foram tomadas e incendiadas, desaparecendo as fortificações de Mariocay. Ibidem, pp.28.

rio Gurupá.²⁰ Durante a luta Pedro Teixeira é ferido, reage, incendiando o forte, sendo ajudado por Jerónimo de Albuquerque, Pedro da Costa Favela e Pedro Baião de Abreu

No ano de 1626, fazendo uma viagem pelo Baixo Amazonas, deparou-se com um grande rio de água azul que baptizou-o de “*Tapajós*”, sendo o seu descobridor.²¹ Estabeleceu excelentes relações de amizade com os nativos da localidade, o que contribuiu em muito para a sua grande jornada.

Pelos idos de 1629, Pedro Teixeira e sua tropa expulsam os ingleses que haviam se estabelecido no forte Torrego, próximo do rio Torém, nas margens do rio Amazonas²². Adoptaram a tática do cerco, incendiaram e destruíram a referida fortificação.

Em finais de Janeiro de 1631, o Capitão-mor Jácome Raimundo de Noronha se encontrava em Belém, quando chega a notícia de que no rio Filipe, às margens da ilha dos Tucujus estavam ingleses fortificados, e, que os silvícolas, seus aliados os abasteciam de tudo que fosse necessário. O Governador Francisco Coelho de Carvalho ordenou ao Capitão-mor que; “*assumissem o cargo de General de Estado, organizassem as forças e as conduzissem até à vitória*”.²³

Jácome de Noronha acompanhado do Sargento-mor Manuel Pires Ferreira, o Capitão Aires Chichorro, com trinta e seis canoas e homens de artilharia dirigiu-se para o forte Filipe. Ao aproximarem-se da fortificação inicia-se a luta no momento em que Sir Thomaz Hixson e grande parte dos ingleses fogem num lanchão e duas canoas, sendo perseguidos por Aires de Sousa Chichorro. Os que ficaram, renderam-se, e o forte foi tomado com quatro peças de artilharia grossa, roqueiras e outras armas.

Na batalha morreram oitenta e seis estrangeiros, treze pessoas feitas prisioneiras e destruídos todos os gentios que eram aliados dos invasores. Em seguida, Jácome de Noronha regressa a São Luís, cumprindo ordens superiores.²⁴

Decorria o ano de 1632 e o Capitão Luís de Rego Barros foi incumbido pelo Governador, seu primo Francisco Coelho de Carvalho para vigiar o movimento de estrangeiros no Cabo do Norte. Acompanhado pelos oficiais Pedro Baião de Abreu e Aires de Sousa Chichorro, duzentos e quarenta soldados e cinco mil índios passaram por Gurupá onde reforçaram o presidio ali existente, seguindo para Cameté onde se abaste-

²⁰ Durante a luta encontrou forte resistência do Capitão Nicolao Ondaen e da sua bem organizada frota, mas no final da noite o forte já estava em mãos portuguesas. Ferreira, op.cit. pp.52

²¹ Ao chegar à Aldeia dos Tapuiçus, perto da confluência do rio Amazonas, estes índios informaram Pedro Teixeira, que naquele rio havia uma “nação” muito populosa com quem mantinham comércio. Tratava-se dos Tapajós. Vivien de Saint Moutin: “Il n’ya de découvrir reelles que celles qui prennent date dans la science” in Notas Genealógicas, J.Mendes de Oliveira, pp. 23-II. V Paulo Rodrigues dos Santos in tupaiulândia, Edição Especial, Santarém-Pará, 1000, Gráfica Tiagão, 3ª edição, pp.20.

²² O capitão inglês Robert North, sabedor do ocorrido, chegou ao Amazonas para vingar o infausto acontecimento e, com dois navios atacou o forte Santo António de Gurupá. Ao ser travada nova batalha, Pedro Teixeira vence os ingleses que se retiram do local. Ferreira, op. cit. pp.52.

²³ Ciente, o governador Francisco Coelho de Carvalho que ingleses estavam na ilha dos Tucujus, autoriza o Capitão-mor Jácome de Noronha a expulsá-los do Forte onde se encontravam. Arthur César Ferreira Reis, A Política de Portugal no Vale Amazónico, pp. 7 e 11.

²⁴ Relação de Jácome de Noronha, sobre as cousas perenentes à conservação, e augmento do estado do Maranhão. Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol.26, 1904, pp.435-36.

ceram de provisões e materiais indispensáveis para a luta. Inicialmente, castigaram alguns gentios Ingahíbas por serem aliados dos ingleses, moradores na barra do rio Amazonas.

Os ingleses construíram um novo forte a que deram o nome de Camu - no local dos anteriormente demolidos Torrego e Filipe – onde se refugiaram. Os portugueses ao chegarem cercaram e atacaram, havendo os seus ocupantes se rendido ante a batalha renhida que se avizinhava. Entretanto, o comandante inglês Roger Fray, regressou da foz do Amazonas, onde fora buscar os reforços prometidos por Londres, que falharam.²⁵ Travou nova luta com os portugueses e não resistindo, faleceu.

O Governador Feliciano Coelho de Carvalho manda instalar em Cameté, no ano de 1634, o primeiro engenho de açúcar, no qual era permitido somente moer cana indígena, popularmente conhecida por cana-de-açúcar ou cana-doce. A cana crescia espontaneamente nas várzeas e nas margens baixas dos rios da Amazónia, não precisando de mão-de-obra especializada. O açúcar era o produto²⁶ de grande interesse dos franceses, holandeses e ingleses desde os primórdios do século XVI, daí a razão das constantes penetrações de estrangeiros naquela região.

Em 29 de Março de 1635, Luís de Rego Barros, aporta em Belém, para tomar posse como governador substituto, depois de uma visita feita em Janeiro de 1634. Todavia, alegando encontrar-se com a saúde precária, volta para São Luís. Assume interinamente as funções de Governador em Belém, Feliciano Coelho de Carvalho, filho de Francisco Coelho de Carvalho. Este passa rapidamente por Belém e segue para Cameté por não se sentir bem de saúde.²⁷ No local, faleceu a dia 15 de Setembro de 1636. A notícia chega a São Luís após catorze dias da sua morte.

Com a informação do infausto acontecimento, Jácome Raimundo de Noronha, Provedor-mor é eleito pelo Senado da Câmara, Governador interino, o qual assume a 9 de Outubro de 1636. Desempenhou as funções até 27 de Janeiro de 1638, quando passou o cargo ao Governador Efectivo Capitão-General Bento Maciel Parente, que fôra eleito por sua Magestade Filipe III,²⁸ dentre as várias proposta apresentadas para a escolha do novo governador do Maranhão.

Em 4 de Fevereiro de 1637, Bento Maciel Parente um dos cabos de guerra contra os índios escreve a D. Filipe III, informando que havia na: “- *cidade de São Luís- 250 moradores e 60 soldados*; e na “*cidade de Santa Maria de Belém do Gram Pará – 80 moradores e 50 soldados*”. Dizendo ainda: “*que no forte do Presépio havia 30 soldados, 4 ou 5 moradores, e no forte de Gurupá não chegam a 30 soldados sem nenhum morador*”.²⁹ A justificação da informação foi para pedir socorros em termos de gente para povoamento, pólvora e balas para suprir as necessidades da colónia.

²⁵ Sobre a tomada do forte Camu, v. Bernardo Pereira de Berredo, Anais Históricos do Estado do Maranhão, pp. 614-18 e António Baena, Compêndio das Eras da Província do Pará, pp. 37.

²⁶ Holandeses, franceses e ingleses construíram feitorias para exploração do açúcar através dos engenhos que ali instalaram. Manuel Barata, A Antiga Produção e Exportação, pp.21

²⁷ Berredo, op.cit. Anais Históricos do Estado do Maranhão, pp.566-77,593-94, 597, 600, 625, 631.

²⁸ Cf. Jaime Cortesão in “O Significado da Expedição de Pedro Teixeira à luz de novos documentos. Anais do IV Congresso de História Nacional do Rio de Janeiro, 4, 1949, vol. 3, pp. 177.

²⁹ Carta de Bento Maciel Parente a Filipe II. Documento nº 5797 do Catálogo da Exposição de História do Brasil in Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol.26, pp.359.

O Rio das Amazonas

No início de 1637, chegam a Belém os Franciscanos Espanhóis André de Toledo e Domingos Brieda, acompanhados de seis soldados, levando a informação da presença espanhola no Alto Amazonas. São enviados para São Luís do Maranhão, a fim de prestarem declarações ao governador.³⁰ Essa notícia foi a principal causa para que Pedro Teixeira, através da sua célebre expedição se tornasse um dos maiores vultos da História Ultramarina.

O Governador do Maranhão e Gram Pará, Jácome Raimundo de Noronha, ao ouvir o relato dos religiosos espanhóis e o “*juramento de que poderiam voltar, desde que tivessem condições*”³¹, pensou na conquista do Alto Amazonas e no alargamento da soberania portuguesa na bacia amazônica.

No dia 22 de Maio de 1637, informa à Coroa Portuguesa o ocorrido, anexando à carta o Mapa do Rio das Amazonas³² com a devida descrição geográfica.

Ao mesmo tempo escolheu Pedro Teixeira como soldado e emissário da Corte, por ser valente, prudente, conhecedor do rio e da selva amazônica, além de saber a língua tupi, promovendo-o a General de Estado,³³ com plenos poderes para realizar a perigosa jornada.

Pedro Teixeira nasceu em 1570, na localidade de São Pedro de Cantanhede, distrito de Coimbra, actualmente conhecida por Cantanhede. Era de ascendência nobre, Cavaleiro da Ordem de Cristo e Moço Fidalgo da Casa Real. Casou-se em primeira núpcias com Ana Cunha, oriunda da cidade da Praia, da Ilha dos Açores, filha do sargento-mor Diogo de Campos Moreno. Contraiu o segundo matrimónio com Catharina Betten-court com quem teve uma filha chamada Maria Teixeira. Foi para o Brasil em 1607 e distinguiu-se ao tomar parte nas várias lutas para a expulsão de estrangeiros,³⁴ antes de ser consagrado através do grande feito que o celebrou ao demarcar o Rio das Amazonas.

O ponto principal da viagem era estender os domínios de Portugal até às terras da Perúvia e fundar perto da aldeia dos índios Omáguas, nos terrenos situados nas margens do Napo, uma povoação que marcasse o limite, no Amazonas, das terras da Coroa Portuguesa.

Pedro Teixeira ia heróica e pioneiramente subir o rio Amazonas que os espanhóis já o tinham descido, numa verdadeira epopeia pelas selvas e pelos rios caudalosos, contra a corrente, e chegar até ao Peru.

³⁰ Dois Franciscanos juntam-se com seis soldados espanhóis, chegam ao Gurupá, de onde partem para Belém, e, depois, vão para São Luís. Augusto Meira Filho, “Pedro Teixeira -O Desbravador da Amazônia. Contribuição Histórica ao Congresso Luso-Brasileiro do Rio de Janeiro, Belém, Pará, Brasil, 1980, pp.10.

³¹ Jácome Raimundo de Noronha envia a Filipe III carta sobre a chegada dos frades leigos e o auto de juramento que os religiosos prestaram. Documentos para a História do Brasil e Especialmente a do Ceará, Ceará, vol. 3, doc. 150, pp. 25-26.

³² Jácome de Noronha, cartografia e iconografia do Rio das Amazonas, em 22 de Maio de 1637, Maranhão, docº 826.

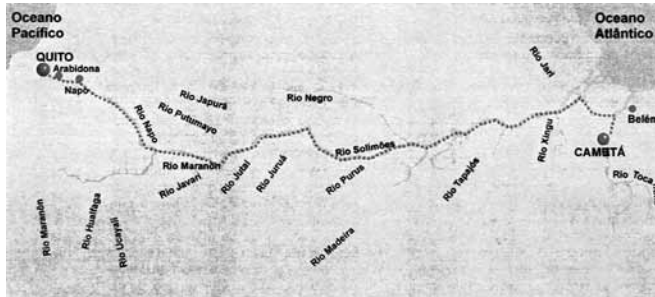
³³ Cf. Filho, op.cit.pp.11.

³⁴ Ferreira, op.cit. pp.49

Temerosa, a voz da oposição na Câmara e no Senado de Belém, ergue-se, achando que era inconveniente um empreendimento de tal ordem. Pede o cancelamento ou adiamento da expedição.³⁵ Mas Jácome de Noronha foi inflexível e Pedro Teixeira partiu para ocupar o seu lugar na História.

Pedro Teixeira em princípios de Agosto de 1637, saiu de Belém com a sua tropa. No dia 5 de Setembro seguiu pela Baía de Guajará rio Pará adentro, passando ao sul das ilhas do Marajó até atingir a Vila de Cameté. Nesse local adquiriu mais algumas canoas e, em seguida, viajou para a Vila de Gurupá³⁶, onde concluiu os preparativos da expedição (Fig. 02).

Nomeou como seus auxiliares: Coronel Bento Rodrigues de Oliveira, 2º comando, por conhecer os hábitos e costumes dos ameríndios e falar tupi; Capitão Bento da Costa, piloto – mor; Capitão Pedro da Costa Favela, desenhador; Capitão António de Azambuja, mestre de campo; Filipe de Mattos Cotrim, Sargento–mor ; Pedro Baião de Abreu, Inácio de Gusmão e Domingos Pires da Costa - capitães de infantaria; Fernão Mendes Gago, Bartholomeu Dias de Mattos e António de Oliveira, alferes; Maurício de Heliarte, ajudante; Diogo Rodrigues e Domingos Gonçalves, Sargentos; Manuel de Mattos Oliveira, almoxarife; João Gomes de Andrade, escrivão; Frei Capuchinho Agostinho das Chagas, Capelão; Frei Domingos de Brieda, Capucho Guardião do Convento de Santo António e mais os soldados espanhóis que regressavam como guias.³⁷



Mapa de Expedição 1637-1639.

Organizou a expedição com setenta canoas, sendo quarenta e cinco de grandes dimensões com vinte remeiros cada uma, setenta soldados portugueses, hum mil e duzentos índios guerreiros e flecheiros, acompanhados de mulheres e filhos, perfazendo um total de duas mil pessoas.³⁸

A 28 de Outubro de 1637, Pedro Teixeira partiu de Gurupá, para a viagem que daria ao Brasil a sua mais extensa região – a Amazónia. No percurso pelo Alto Amazonas descobriu um povoado que chamou-o de “*Santa Luzia*”.³⁹

³⁵ Filho, op.cit. pp.11.

³⁶ Filho, ibidem, pp.11. V. mais Baena op,cit. Compêndio das Eras da Província do Pará, pp.44-.45.

³⁷ Saragoça, op.cit. pp.73.

³⁸ Anete Costa Ferreira, Fortaleza e Fortes na Defesa da Amazónia, Separata XV Colóquio de História Militar, Lisboa, 2005, pp.76.

³⁹ Relação de Pedro Teixeira, Biblioteca da Ajuda, Livro 51, V.41, fls. 25 e 26v.

Prosseguindo, a 3 de Dezembro ancorou e ao ver um arquipélago desconhecido e de grande extensão, denominou-o “*Ilhas das Areias*”.⁴⁰

No início de Janeiro de 1638, descobre o Rio Negro, onde mais tarde a 15 quilómetros se ergueria a cidade de Manaus. Dia 3 de Julho, a expedição chega na foz do rio Napo.⁴¹ Continuando, alcança o rio Payamino, num trecho quase intransitável onde algumas vezes caminharam a cavalo, ora de mula e até mesmo a pé.

A 1 de Outubro a comitiva passa numa povoação de castelhanos, ao pé da Aldeia de Pujas. Encontra-se com Bento de Oliveira e sua equipa, enviados antes para conhecimento da terra e dali, seguiram juntos para Quito. Dirigiram-se ao Santuário Nossa Senhora de Guápulo, onde foi rezado o “*Te Deum*” em acção de graças pelo êxito da viagem.⁴² Em seguida Pedro Teixeira e seus expedicionários entram em Quito sob intensos festejos.

A 10 de Novembro, o Bandeirante é recebido em audiência pelo Governador do Peru, ocasião em que oferece-lhe a sua “*Relação*” onde relata minuciosamente a fauna, a flora, e as demais riquezas ali existentes. Destaca o fenómeno da Pororoca e jura não haver visto nenhuma das “*amazonas*” que foram mencionadas pelo Padre Carvajal, na viagem em que acompanhou Francisco de Orellana. Outro documento importante oferecido ao governante peruano foi a “*Cartografia*” feita por Bento da Costa,⁴³ considerada uma das mais importantes da Região.

No retorno, o Presidente de Quito Dom Afonso Perez de Salazar, encarrega Frei Cristobal d’Acuña e Frei Andreia de Arthieda, para prepararem um “*diário de bordo*” com o curso do Grande Rio,⁴⁴ seus afluentes e os povos que habitavam nas suas margens.

Dia 24 de Janeiro de 1639, Pedro Teixeira pede para serem destacados religiosos da Ordem dos Mercedários⁴⁵ para seguirem na viagem de regresso e fundarem as Igrejas das Mercês em Belém e São Luís do Maranhão.

A 16 de Fevereiro, a expedição inicia o regresso. A 15 de Agosto, Pedro Teixeira toma posse da margem esquerda do Rio do Ouro dizendo que: “*fazia em nome da Espanha, mas para a Coroa Portuguesa*”, colocando ali um Padrão, demarcando a posse. O Auto de Posse foi feito em 16 de Agosto de 1639 pelo escrivão da jornada (Fig. 03). A seguir, funda a povoação de “*Franciscana*”, em homenagem aos franciscanos que foram mortos pelos índios rebeldes Omáguas, habitantes daquele trecho. Continuando a viagem, passa por um rio caudaloso muito fundo com inumeráveis cachoeiras a que deu o nome “*Madeira*”.⁴⁶

⁴⁰ Idem, ibidem, op.cit. pp. 25 e 26.

⁴¹ Idem, ibidem, op.cit. pp. 25 e 26.

⁴² Uma comissão composta por todas as autoridades da cidade de Quito, que iam receber a comitiva ilustre, com o “maior aparato de festa e respeito”. Filho, op.cit.pp.13.

⁴³ Ver Fortalezas e Fortes na Defesa da Amazônia, op.cit. pp. 77

⁴⁴ Provisão Real da Audiência de Quito in Revista Trimestral do Instituto Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil, 2º Trimestre de 1865, pp. 168-70.

⁴⁵ Notícia da fundação do Convento das Mercês na cidade de Belém, em 1784, in Manuel Barata, “A Jornada de Francisco Caldeira Castelo Branco: fundação da cidade de Belém, Belém (Pará), 1916, Docº 8, pp. 59-60. Ver Missilâneas da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

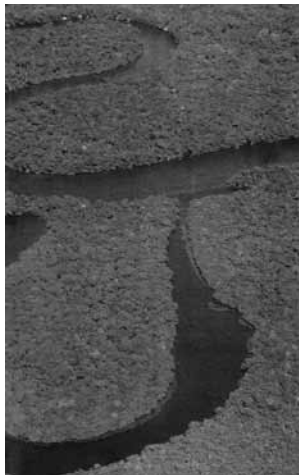
⁴⁶ Trechos da “Relação” de Pedro Teixeira, Biblioteca da Ajuda, Livro 51, V-41, fls. 25 e 26.



“A Conquista do Amazonas”, pintor Antonio Parreiras, óleo s/ tela, homenagem a Pedro Teixeira. Museu de Arte de Belém, Pará.

O Conselho das Índias manifestou-se, opinando que D. Filipe deveria punir o navegador Pedro Teixeira por haver entrado no Peru sem consultar aquele Órgão Espanhol⁴⁷ entretanto, o Rey ao ler a “*Relação*” compreendeu a importância que aquela viagem significava para a Coroa, adotando uma atitude de coerência e elogios ao navegador português.

No dia 12 de Dezembro, após vinte e seis meses de viagem, Pedro Teixeira e sua comitiva chegou a Belém do Pará, onde são calorosamente recebidos pelas autoridades e aclamados pelo povo. Parte em seguida para São Luís do Maranhão a fim de dar conhecimento ao Governador do êxito da jornada⁴⁸ que acabara de realizar. Estava finalmente feita a ligação entre Quito e Belém nos dois sentidos. O Rio Amazonas, na sua totalidade, pertencia a Portugal.



Paisagem fluvial do rio Amazonas. Fotógrafo Marcel Isy-Schwartz.
In **Revista Geográfica Universal**, dez. 1978, p. 120.

⁴⁷ Consulta de el Consejo de Índias a zerca de la entrada que hizo el Capitam Pêro Tejera, por el rio de Amazonas, al Peru. Biblioteca da Ajuda, Livro V, 41, folha. 5.

⁴⁸ Filho, op.cit. pp. 19.

O contributo dos ameríndios foi de grande importância para a jornada porque sem ela jamais alguém poderia se movimentar no labirinto das águas e nem manejar com habilidade as canoas.



Índio da Amazónia. Fotógrafo Marcel Isy-Schwart.
In **Revista Geográfica Universal**, dez. 1978, p. 122.

Pedro Teixeira, como 21º Capitão–mor, assumiu a 28 de Fevereiro de 1640, a Capitania do Pará.⁴⁹ No dia 28 de Novembro foi nomeado Governador, cargo que desempenhou até 26 de Maio de 1641⁵⁰.

Sobre o eminente Bandeirante, Jaime Cortesão faz este comentário: *”Por seu carácter eminentemente político, nacionalista e talvez pré – revolucionário, é justo que ele seja incluído no número dos grandes construtores do Brasil.”*⁵¹

Somente após essa extraordinária viagem, é que Portugal certificou -se da imensa riqueza de que a Amazónia é possuidora, em todos os sentidos.

Pedro Teixeira faleceu a 6 de Junho de 1641. O bravo Bandeirante (Fig. 06) foi sepultado na Igreja Matriz de Nossa Senhora das Graças, actual Catedral de Belém do Pará.



Busto de Pedro Teixeira, Museu Naval da Amazónia, Belém, Pará.

⁴⁹ Ferreira, op. cit. pp. 59.

⁵⁰ Ibidem, op. cit. pp. 59.

⁵¹ Jaime Cortesão, “Introdução à História das Bandeiras”, vol. I, Livros Horizontes, Lisboa. 1975

Conclusão

Quando os portugueses no segundo quartel do século XVII começaram a abrir caminhos de São Paulo para o sul e oeste, até aos actuais Estados do Rio Grande do Sul e Mato Grosso, avançando para o norte e atingindo a Amazónia, estavam convencidos de que realizavam apenas uma justa reivindicação de soberania territorial, em nome das regras estipuladas no Tratado de Tordesilhas.

Do ponto de vista demarcatório conclui-se tal veracidade ao analisar-se o Mapa de Lopo Homem, de 1519 no qual estão desenhadas duas bandeiras portuguesas, uma ao norte do delta do Amazonas e outra ao sul do estuário do Prata o que mostra a pretensão reivindicatória para a Coroa Portuguesa de toda aquela vasta área intermediária, o que aliás foi conseguido pelo Tratado de Madrid em 1750, que considerou a lei do “*uti possidetis*” justa para aquela situação.

A Coroa Ibérica era integrada numa unidade política desde 1580, mas Portugal e Espanha continuavam a ser do ponto de vista territorial e administrativo, entidades perfeitamente distintas.

A História documenta os inúmeros conflitos travados entre portugueses e espanhóis, uma vez que os limites eram aqueles que as comunidades locais entendiam serem vantajosos para si.

O reconhecimento do delta amazónico deveu-se às estratégias adoptadas pelos militares portugueses que organizaram expedições, combateram com invasores, destruíram navios, fizeram prisioneiros e arrasaram os fortins estrangeiros que se encontravam naquela área, garantindo a posse do espaço para a Coroa Portuguesa.

A expedição do Bandeirante Pedro Teixeira é da maior utilidade para o conhecimento do legítimo problema da conquista do Amazonas. Ela mostra-nos como foi iniciado o processo de colonização da nova terra, constatado nas narrativas das inúmeras viagens do notável militar português naquela vasta região.

De todas as regiões do Brasil a mais extensa é a Amazónia e suas bases, sobre as quais assenta o título de soberania portuguesa naquele território, reconhecido pelo Tratado de Madrid, foram lançadas por Pedro Teixeira.

Conclui-se que as “*Bandeiras*” nas suas bases dominantes, como tropas organizadas de origem militar portuguesa, com formação sertanista e propósitos de expansão económica e política se sobressaíram tanto em São Paulo como no Pará, demonstrando domínio sobre o povo que colonizou, legando ao Brasil uma forma de governo que expressou heroísmo e cultura em todos os sentidos.

Estudiosos das “*Bandeiras*”, consideram os militares portugueses António Raposo Tavares e Pedro Teixeira como os grandes “*Bandeirantes*”, e até como figuras de grandes projecções da exploração geográfica em todos os tempos. O eminente mestre Jaime Cortesão emite este conceito: “*Momentos paulistas e paraenses completam-se no trabalho de expansão portuguesa no território brasileiro*”, registando de forma clara e evidente o trabalho dos portugueses em terras brasileiras.

ACADEMIA DE MARINHA

A ENTREGA DE TÂNGER AOS INGLESES
E SUAS CONSEQUÊNCIAS

RUI DA COSTA PINTO



LISBOA – 2007

IV

A ENTREGA DE TÂNGER AOS INGLESES E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pelo Dr. Rui da Costa Pinto, em 6 de Março de 2007

Uma das primeiras sugestões de casamento da Princesa D. Catarina¹ terá sido com D. João de Áustria, filho ilegítimo de Filipe IV, quando ainda não tinha 8 anos e mais tarde com o Duque de Beaufort, neto de Henrique IV.

A diplomacia portuguesa havia pensado também em casar a Princesa com Luís XIV de França, por intermédio de Frei Domingos do Rosário que se deslocara a Paris para esse efeito, só que o Cardeal Mazarino tinha a intenção de casar o rei com a infanta castelhana, D^a Maria Teresa, tentando assim forçar a paz entre Espanha e França o que se tornara realidade, com a assinatura da Paz dos Pirinéus a 7 de Novembro de 1659 em que ficou acordado, entre outros pontos, o casamento, com a cláusula de este último não ajudar Portugal contra Castela.

Portugal receava agora pela falta de apoio por parte da França, daí que a única solução consistisse no casamento entre D. Catarina e D. Carlos II de Inglaterra.

Quando Cromwell morre, a República em Inglaterra estava condenada. Portugal tinha problemas devido à assinatura do tratado de Paz dos Pirinéus e às incursões dos Castelhanos no Alentejo e assim inclina-se definitivamente para o parceiro Inglês.

É da confusão política que Inglaterra atravessava que a regente, D. Luísa de Gusmão e o embaixador D. Francisco de Melo e Torres, Conde da Ponte, tiram partido. A afirmação da Casa de Bragança na Europa passava por este enlace, já que nem a própria Santa Sé havia ainda reconhecido a nova dinastia.

A regente vê na morte de Cromwell a hipótese de, em Inglaterra, se restaurar a monarquia, o que de facto acontece quando Carlos Stuart é aclamado Rei, em 1660 e é neste sentido que manda um emissário secreto ao General Monk para lhe propor o casamento da sua filha, com o Rei exilado. Ressuscita, então, o projecto de 1645.

D. Luísa de Gusmão, em carta de 15 de Junho de 1660, comunica a Carlos II que o seu embaixador irá ratificar os tratados e pedir ajuda para os conflitos com Espanha que era do interesse comum.²

¹ Na monarquia tradicional portuguesa nem os reis nem os seus filhos usavam apelido. D. Catarina foi apenas a senhora infanta D. Catarina filha de El-Rei D. João IV. O facto de antes de subir ao trono nacional restaurado, seu pai ter sido duque de Bragança é o único e fraco argumento de atribuição de tal apelido. Note-se que os referidos duques imitando em tanto os soberanos portugueses também os imitavam no não uso do apelido. In Azevedo, Francisco Simas Alves de, "Pedras de Armas em Lisboa", *Revista Municipal Lisboa*, 2^a série, nº11, Câmara Municipal de Lisboa, 1985, p.56

² Prestage, Edgar, "O Dr. António de Sousa Macedo Residente de Portugal em Londres (1642-1646)", In *Separata do Boletim de Segunda Classe*, Vol. X, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1916, p.23-24

O único problema residia na questão religiosa. Contudo para que não houvesse interferência por parte do Vaticano ficou combinado, entre as partes, que o casamento se realizaria em Inglaterra.

Em Fevereiro de 1661 segue para Londres D. Francisco de Melo e Torres³, com o propósito de negociar um tratado de paz e subsequentemente o casamento da Infanta D. Catarina, com Carlos II de Inglaterra. Levava consigo instruções para poder oferecer como dote 2000000 cruzados, comércio livre com o Brasil e Índias Orientais e a entrega de Tãnger e Bombaim.⁴

A 18 de Agosto desse mesmo ano, a rainha anuncia nas cortes o contrato conjugal, e que havia sido homologado pelo Conselho de Estado.

Para o cumprimento do tratado tornava-se necessário cobrar o dinheiro à ordem da Junta dos Três Estados⁵ e solicitar à Companhia Geral do Comércio do Brasil o pagamento de 60 000 cruzados para o dote em troca da autorização régia para a redução de embarcações de escolta.

A regente D. Luísa de Gusmão, antes da promulgação do tratado escreve ao governador de Tãnger e Conde da Ericeira, D. Fernando de Menezes, informando-o das cláusulas do mesmo e dando-lhe instruções para que permanecesse na Praça e guardasse sigilo junto dos moradores, até receber novas instruções.

D. Fernando de Menezes requer então à Rainha que *o dispensase do pezar que havia de ter de que huma nasção, ainda que de interesses unidos com os de Portugal, diferente na Religião, occupase huma cidade, em que a Catholica havia perto de duzentos annos florescia, e de que os Menezes de sua mesma Familia forão os primeiros Conquistadores, e depois os defensores.*⁶

O receio do Governador era o da proximidade dos ingleses relativamente à costa algarvia e de um casamento que aos olhos do papa poderia ser problemático e condicionar o reconhecimento por parte deste relativamente aos Bragança enquanto dinastia.

O Barão de Bateville, embaixador de Castela em Londres, ainda tentou casar o rei inglês com princesa de Parma disponibilizando-se a criar um dote para o efeito.

Enviado a Inglaterra, em Julho de 1660 para ratificação do tratado de paz de 1630 propôs que se encetassem conversações directas com o Governador de Tãnger, para a entrega da Praça aos castelhanos.⁷

³ Idem, "Duas cartas do Dr. António de Sousa Macedo Escritas em Inglaterra a El-Rei D. João IV", In *Separata do Boletim de Segunda Classe*, Vol. X, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1916, p.4-5

⁴ Beirão, Caetano, *Anais Ciclo da Restauração de Portugal*, Vol.VII, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1942, p.462-463

⁵ A Junta dos Três Estados foi criada em 1643 para gerir os impostos aceites pelas Cortes reunidas em 1642. A sua criação foi fruto de um compromisso da Coroa com as Cortes, equivalente aqueles que o rei tinha feito em relação ao recrutamento. O aumento dos impostos necessários a cobrir as despesas com a guerra levou a que as Cortes passassem a ter o controlo directo das cobranças e das despesas militares. In <http://www.arqnet.pt/exercito/junta.html>

⁶ Menezes, D. Fernando de, Conde da Ericeira, *Historia de Tangere, que comprehende as noticias desde a sua primeira conquista até a sua ruina*, Lisboa Occidental, Officina Ferreiriana, 1732

⁷ Valladares, Rafael, *A Independência de Portugal Guerra e Restauração 1640-1668*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2005, pp.217-221

D. Luísa de Gusmão escreve a D. Fernando de Meneses, prometendo-lhe, entre outros favores, o título de Marquês do Lourçal se se mantivesse na cidade até à sua entrega, e que se assim não o fizesse seria nomeado um outro governador, com instruções precisas para a sua entrega. Mas o Conde de Ericeira foi peremptório na sua decisão e foi nomeado, em seu lugar, D. Luís de Almeida, a quem a Regente prometera o título de Conde de Avintes. Assunto que permaneceu confidencial perante os moradores. O que também ocorre em Bombaim quando é demitido das suas funções o Vice-Rei António de Mello de Castro, por se ter recusado a entregar a Praça aos Ingleses, sendo assim ordenado o seu regresso, a 17 de Outubro de 1666, onde viria a responder a um libelo acusatório. Lamentavelmente só seria ilibado após o seu falecimento.

Durante o processo negocial com os representantes do rei inglês, nomeadamente o seu Chanceler, Conde de Clarendon, este foi informado “que quanto à entrega de Tãnger, tinham afastado o antigo governador que tinha vivido muito tempo naquela cidade e era um homem obstinado e sobre o qual a Regente não podia contar com segurança; que tinham enviado de Lisboa um outro homem especialmente encarregado dessa missão, esta última era uma criatura da regente que não enganaria e que ela confiava totalmente”.

⁸

Estava-se a referir, no primeiro caso, a D. Fernando Menezes e no segundo, a D. Luís de Almeida, seu sucessor.

Aconselhado por Clarendon, Carlos II nomeia um conselho secreto constituído pelo Mordomo-Mor, Duque de Ormond, Camareiro-Mor, Conde de Manchester e o Secretário de Estado, Nicholas. Teve por parte dos seus almirantes, Lorde Sandwich e Sir John Laeson, a opinião favorável à aquisição da praça, por se tratar dum importante porto estratégico militar e comercial.

Os ingleses consideravam ser a Praça essencial, enquanto base naval, no apoio que podia prestar às suas armadas, nomeadamente na vigilância da entrada do Mediterrâneo, para protecção face à pirataria e ao corso, e no controle do comércio com Marrocos. Tinham planeado a construção de um Presídio, a fortificação da Praça da parte da terra e de um molhe no porto para um melhor ancoramento dos navios, já que tal como estava, era considerado inseguro para a sua navegação de que mais adiante falaremos.

Clarendon consciente da necessidade do apoio inglês, chegou a reivindicar o direito de estabelecer ligação marítima comercial com o Brasil, sem passar por Portugal, mas a oferta de Bombaim convenceu o diplomata a mudar de ideias.

Os tratados de paz e de comércio, bem como o casamento não foram assunto pacífico para Castela uma vez que o Barão de Bateville, tentou, por todos os meios, impedir o casamento de Catarina com Carlos II, nomeadamente na elaboração de folhetos onde se espalhavam calúnias de que a Infanta era feia e estéril, levantando algumas dúvidas a Carlos II, que não seria propriamente um modelo de virtudes, a acreditar no que sua mãe referia como sendo um rapaz feio, de frágil constituição física.

⁸ Prestage, Edgar, *As Relações Diplomáticas de Portugal com a França, Inglaterra e Holanda de 1640 a 1668*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1928, p.118-119

Apesar das promessas de grandes somas de dinheiro e praças-fortes, se o monarca se casasse com uma princesa de outra nacionalidade, o facto é que tal não aconteceu e o Embaixador acabaria por ser expulso de Londres em Dezembro de 1661.

Este diria a propósito de Carlos II, o seguinte:

Havendo voltado a falar ao rei reconheci que nem ele mesmo sabe o que quer, e que por uma parte reconhece que esquecer-se de tudo é não ter gratidão ao nosso rei, e, por outra, não tem bastante calor para desvanecer as nuvens que lhe metem na cabeça com tantos bens aparentes de Portugal. Quando ouve que há de ter Tânger e tudo o que têm nas Índias Orientais e os portos de Portugal, não se pode negar que prevarica⁹

Surge outra dificuldade – os holandeses preparavam-se para desembarcar na Índia, o que iria prejudicar os ingleses. E Portugal tinha a imperiosa necessidade em receber ajuda externa que lhe permitisse garantir a posse das suas colónias e proteger o seu comércio.

A 23 de Junho de 1661 é assinado o tratado de paz entre Portugal e Inglaterra, muito por força da influência da “Companhia das Índias Orientais”.¹⁰

Os próprios mercadores ingleses consideravam ser prejudicial a eventualidade de uma nova união ibérica, já que precisavam de um porto de abrigo, e Tânger reunia essas condições.¹¹

Castela que receava um ataque conjunto das forças portuguesas e inglesas às ilhas Canárias, Santo Domingo ou Buenos Aires, resolve distribuir panfletos em Tânger redigidos pelo Padre Jerónimo de Mascarenhas, visando inflamar os ânimos dos portugueses, contra a entrega da Praça.

A diplomacia castelhana também tentou influenciar a Santa Sé para que esta não validasse o matrimónio, já que um herdeiro dum rei anglicano poderia comprometer a linhagem católica portuguesa. Filipe IV tenta ainda estimular o corso nas costas portuguesas no sentido de criar dificuldades económicas que inviabilizassem o pagamento do dote.

No tratado que compreendia a rectificação de todos os realizados desde 1641 tinha ficado previamente acordado que se faria a entrega da cidade e fortaleza de Tânger, com seus territórios, de forma pacífica a D. Carlos II, sob a forma de senhorio.

Em Portugal, numa cerimónia realizada na capela régia, a 7 de Dezembro de 1667, na presença do infante D. Pedro, alguns dos nobres presentes foram bastante críticos em relação à entrega da Praça, por ser efectuada a “hereges, em ofensa de Deus” e não existir um mandato das Cortes para o efeito. D. Francisco de Melo e Torres entretanto tornado marquês de Sande, em 1662, defendia a sua posição alegando que o casamento possibilitava conservar a Restauração da Independência de Portugal. Rapidamente os opositores lançaram ameaças de que Deus haveria de punir aqueles que contribuíram

⁹ BNM, Ms. 5588, fols. 314-327, “Manifiesto al rey de la Gran Bretaiú] representando el estado del comercio de Inglaterra con Espana y Portugaj [1660]” In Valladares, Rafael, *Op. Cit.*, pp. 216,217

¹⁰ Ver Santos, Isau “A cedência de Bombaim aos Ingleses” In *Mare Liberum*, Revista de História dos Mares Nº 9, “VII Seminário internacional de Historia Indo-Portuguesa, Goa 1994”, Lisboa, 1995, pp. 267-290

¹¹ Valladares, Rafael, *Op. Cit.*, p.216

para o enlace régio. Horas mais tarde, D. Francisco de Melo e Torres é assassinado pelo partido adversário no Largo de São Domingos. D. Pedro referia-se ao homicídio como “grande delicto” e ordenara que se abrisse inquirição contra os presumíveis culpados.¹²

De acordo com o estipulado no artigo 2 do Tratado de 23 de Junho de 1661, Carlos II mandaria “ a Lisboa cinco naus de guerra (ou aquelas que lhe parecer), as quais ai receberão ordens para ir ao porto de Tânger e ai estarem, assim para levar o presídio, como para segurança do lugar: e tanto que o governador da praça fizer a saber que deu à execução as ordens de EI-Rei de Portugal da entrega dos ditos lugares e o dito tratado se ratificar e confirmar pelo Senhor Rei de Portugal, se fará a saber com a maior brevidade que se puder ao Senhor Rei da Grã-Bretanha, o qual mandará logo ao porto de Lisboa uma armada de doze naus de guerra, a qual, dentro de quatro ou cinco dias, depois de ali chegar, receberá ordens de ir com efeito receber e tomar posse da cidade e fortaleza de Tânger”.

A recepção ao novo Governador inglês por parte do cessante foi calorosa, não havendo problemas de troca de poderes, recebendo: as chaves da cidade; um cavalo com sela, arreios e cabeçada de prata; uma lança e uma cimitarra.

Mas de imediato terá existido um problema de acomodamento das tropas inglesas, pois cerca de 2000 homens tinham de ser alojados em habitações portuguesas e isto precipitou a partida dos moradores que levaram consigo tudo o que puderam incluindo para além de objectos de valor portas e janelas.¹³ A experiência adquirida ao longo dos anos por muitos dos artesões ligados à construção e reparação de fortificações ficou assim perdida.

O lamento de D. Fernando de Menezes já com a propecta idade de mais de oitenta anos¹⁴ ficaria assim registado na sua Crónica de Tânger(...) e *a todos os verdadeiros Portuguezes veremna pouco depois entregue a ElRey de Inglaterra, occupada dos Inglezes, lançados fora todos os seus antigos, e valerosos habitadores; e ultimamente povoada pelos Mouros, que está renovando a nossa lastima com as suas ruínas. Porém alentame a esperança de que se hade tornar a restituir a esta Coroa para que renascendo como Feniz das suas próprias cinzas fique mais gloriosa.*

No dia 11 de Março de 1662¹⁵, a armada inglesa comandada pelo Almirante Duarte de Montaigne, Lorde de Sandwich e constituída por catorze embarcações de guerra e cinco sumacas (embarcações de origem holandesa, com dois mastros e velas latinas rectangulares ou triangulares)¹⁶ fundeava no Tejo, três meses após a tomada de posse

¹² Serrão, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal. A Restauração e a monarquia absoluta (1640-1750)*, Vol. V, Lisboa,, Editorial Verbo, 1982.

Monstruosidades do Tempo e da Fortuna, nova edição, publicada sob a direcção de Damião Peres, vol. I, Porto, Companhia Editora do Minho, 1938-1939

¹³ Abbey, W. B. T. *Tânger under British Rule, 1661-1684*, Jersey,1940 , pp 42

¹⁴ 1696

¹⁵ Datas apontadas por diferente bibliografia para a data da partida: 25 de Março;23; 25 e 28 de Abril.

¹⁶ Afonso, Maria Lúcia de Oliveira Lopes, “D. Catarina de Bragança, uma princesa portuguesa na Corte dos Stuarts” In *D. Catarina de Bragança e o Paço da Rainha (1705-2005)*, Lisboa, Academia Militar, 2005

da praça de Tânger, aguardando por D. Catarina e pela metade do seu dote designado no tratado. No entanto parte dele não foi pago em ouro e especiarias, como estipulado, em virtude das elevadas despesas causadas pelas guerras da Restauração. O erário régio estava altamente deficitário, o que levou a Regente a vender as suas jóias e empenhando-se outras pelo País fora, nomeadamente as dos conventos e igrejas. O pagamento das sisas foi duplicado em dois anos não havendo qualquer prerrogativa tributária.¹⁷ O dote acabaria por nunca vir a ser completamente pago.

A 6 de Agosto de 1661, Portugal ratifica um Tratado com Haia onde são atribuídos quatro milhões de cruzados a serem pagos no prazo de 16 anos, como compensação pela perda do Brasil e concedidos os mesmos privilégios comerciais que haviam sido concedidas aos ingleses, bem como o fornecimento do sal de Setúbal, nas mesmas condições de igualdade com os portugueses.

Esta e outras cláusulas do Tratado causaram indignação e protesto por parte de Clarendon que via Haia receber o dobro do dote da Infanta, o triplo das praças na Índia e a entrada no comércio de Angola e Brasil, sem que daí houvesse qualquer contrapartida por parte dos holandeses.¹⁸

A Armada sai do Tejo levando D. Catarina rumo a Portsmouth, onde chega a 25 de Maio¹⁹, acompanhada do Marquês de Sande, do conde de Pontével, D. Nuno da Cunha de Ataíde, Francisco Correia da Silva, D. Elvira de Vilhena, condessa de Pontével, e D^a Maria de Portugal, condessa de Penalva, Frei Cristóvão do Rosário confessor pessoal, Sebastião da Fonseca e Paiva enviado para mestre da Capela Real em Londres, bem como do banqueiro Duarte da Silva que tinha a tarefa de proceder ao pagamento do dote, e de outros membros da corte.

Antes do embarque é celebrado um *Te Deum* na capela do paço da Ribeira e é realizada uma Procissão entre a Sé e o mosteiro de São Domingos.²⁰

Ao som dos festejos, D^a Catarina embarca na nau -almirante Royal-Charles, em direcção a Inglaterra. Uma sumptuosa falua real, protagoniza o transporte de D. Catarina até à mesma.

À sua chegada, a 2 de Setembro estava o irmão do Rei, Jaime, Duque de York para a receber ficando hospedada, em King's House, morada do governador da cidade, durante alguns dias, por doença da infanta. O Rei desloca-se, com a sua corte, a 30 e o casamento realiza-se no dia seguinte, primeiro de acordo com os preceitos católicos em cerimónia particular e depois de acordo com os ritos anglicanos, para os convidados.

Os primeiros tempos do casamento foram passados em Hampton Court. O carácter de *bon vivant* do Rei levou-o a envolver-se com Frances Teresa Stewart que acompanhara

¹⁷ Serrão, Joaquim Veríssimo, *Op. Cit.*, Vol. V

¹⁸ Magalhães, José, *Breve História Diplomática de Portugal*, Lisboa, Publicações Europa-América, 1990, pp.85-87

¹⁹ Desacordo nas datas entre 24 e 25 de Maio entre Maria Luísa Paiva Boléu e o Embaixador Fernando de Castro Brandão. Optámos pela primeira por não ser significativo.

²⁰ Afonso, Maria Lúcia de Oliveira Lopes, *Op. Cit.*

a Rainha, mais tarde duquesa de Richmond e Lennox. É o próprio rei que escolhe para dama de companhia da sua rainha um das suas amantes Lady Palmer, duquesa de Cleveland. As atrizes Moll Davis e Nell Gwynne, a Duquesa de Portsmouth, Louise Renée de Pennancoet de Keroualle seriam outras das muitas das amantes de Carlos. De facto o rei tivera um rol de bastardos bastante considerável, mas não legitimando nenhum²¹.

Após o falecimento de Carlos II em 1685, a rainha permaneceu oito anos em Whitehall, tendo-se mudado para Somerset House. A subida ao trono de Guilherme III, remeteu a rainha a um certo obscurantismo, isolada pelas suas convicções católicas, pedia ao irmão D. Pedro II que a fizesse regressar. Chegou mesmo a ser acusada de ser a mentora do Golpe Papista, plano esse (cujos verdadeiros responsáveis eram Titus Oates e William Bedloe) que culminaria com a morte do esposo. Não bastando o seu próprio tesoureiro Henry Hyde bloqueara-lhe o acesso aos seus rendimentos, mais tarde obrigado pelo tribunal à sua reposição.

Em 1692, regressa a Portugal acompanhada de uma comitiva de cerca de cento e vinte pessoas. O percurso fez-se por França e Espanha, e chega ao Lumiar, a 20 de Janeiro do ano seguinte, onde a aguardava D. Pedro II, para a acompanhar à sua nova residência, o Palácio de Alcântara, mudando de seguida para Santa Marta, no Palácio dos condes de Redondo, residindo depois na Penha de França, no palácio dos condes de Soure e ainda no palácio de Belém, dos condes de Aveiras, até que por fim acabou por tomar a resolução de mandar construir o Palácio da Bemposta, actual Academia Militar onde terá recebido como hóspede o arquiduque Carlos de Áustria, pretendente ao trono castelhano. Por cima das portas da entrada principal encontra-se hoje o Brasão de Armas da Rainha D. Catarina que se insere no frontão curvo mas sem o dragão português e com o unicórnio escocês, *é uma lisonja – assente numa ornada cartela, tipicamente seiscentista – heraldicamente partida, sendo o 1, as armas da Grã-Bretanha, sob a dinastia Stuart, e o 2, as do reino de Portugal. Dois animais, um leão e um unicórnio, deitados, costas com costas, e de costas para a lisonja, para a qual, porém, olham, acompanham, de cada lado, a pedra de armas.(...) Coroa real certamente encimou a cartela descrita; vandalismo mesquinhamente republicano deve tê-la feito desaparecer.*²²

O heraldista Francisco Simas Alves de Azevedo Coloca a questão se não pretenderia D. Catarina identificar-se melhor como rainha viúva da Grã-Bretanha.

Outra pedra de armas existe na antiga ermida do Colégio e Noviciado de Nossa Senhora da Nazaré, hoje ex Hospital de Arroios em situação completamente degradada.

Viveria até à data do seu falecimento, a 31 de Dezembro de 1705 ou 1 de Janeiro de 1706²³ com uma pensão enviada de Inglaterra.

Encontra-se actualmente sepultada no Panteão da Dinastia de Bragança no Mosteiro da Igreja de São Vicente de Fora.

²¹ Vide http://en.wikipedia.org/wiki/Charles_II_of_England

²² Azevedo, Francisco Simas Alves de, *Op. Cit.*, p.46

²³ Idem, *Ibidem*, p.45

O destino das populações

A maioria da população de Tânger preferiu partir para o Reino, embora forçada a viver e a residir na região Algarvia.

D^a Luísa de Gusmão escreve ao Conde de Avintes, D. Luís de Almeida e restantes fidalgos estabelecidos em Tânger, explicando as razões do Tratado e lamentando não poder gastar com os moradores o necessário. Garantia todavia que “no Reyno do Algarve terião os mesmos vencimentos, e casas sem perigo, e trabalho com que naquella Praça se sustentavão”.²⁴ Promessa essa que não viria a ser cumprida.

O preço a pagar pela transferência de soberania era demasiado elevado e exigia grandes custos materiais e humanos nomeadamente o abandono das casas, dos bens e a desintegração de uma comunidade já enraizada.

A 19 de Dezembro de 1661²⁵ o governador de Lagos toma conhecimento, através de uma carta régia, da passagem dos moradores para o reino. Informa o Secretário do estado de que já tinha a quantidade de habitações necessárias e de que apenas aguardava a vinda do informador de Tânger Jerónimo de Freitas, futuro representante nestas questões e noutras referentes aos moradores no Conselho de Estado. Lamentava-se o governador dos incómodos causados a esta gente durante a sua transferência.

Após a chegada do informador, são feitos os levantamentos das casas disponíveis, obrigando-se aqueles que ocupam mais de uma casa, a mudar-se para outra mais pequena ou irem residir para a dos seus vizinhos, bem como a juntar as que estavam confiscadas e as dos ausentes.²⁶

Assim foi possível criar em Lagos, Alvor e Vila Nova de Portimão cerca de 290 habitações, embora degradadas, quando não em ruínas.²⁷

Com a notícia do abandono da praça aos ingleses geram-se tumultos na cidade de Lagos, levantados por Lourenço Vila Lobos e seu irmão Frei António de Lobos.²⁸

De parte das autoridades algarvias havia o receio de que as condições necessárias ao acolhimento das populações não fossem as melhores, por falta de dinheiro e trigo.²⁹

A 10 e 24 de Dezembro de 1661, o rei ordena que se cobrasse no Almojarifado de Campo de Ourique 1.850.000 réis para a ajuda no alojamento dos moradores de Tânger, mas a quantia cobrada não excedeu mais de 900.000 reis.³⁰ Todavia, numa carta ao rei de 2 de Maio de 1662, o governador falava da ordem Régia ao Conselho da Fazenda para que se remetessem 4.000 cruzados para despesas na reparação das habitações, tendo seguido o informador de Tânger, para que com o Corregedor de Tavira se providenciasse o alojamento e a sua repartição pelas várias famílias.³¹

²⁴ Menezes, Fernando, *Op. Cit.*, p.274

²⁵ Iria, Alberto, *Cartas dos governadores do Algarve (1638-1663)*, Academia Portuguesa de História, 1978, Doc. 616, p. 445

²⁶ Idem, *Ibidem*, Doc. 619, p.447

²⁷ Idem, *Ibidem*, Doc. 623, p.449

²⁸ Idem, *Ibidem*, Doc. 617, p.446

²⁹ Idem, *Ibidem*, Doc. 619, p.447

³⁰ Idem, *Ibidem*, Doc. 683, p.484

³¹ Idem, *Ibidem*, Doc. 648, p.463

Os primeiros moradores de que se tem conhecimento da sua chegada ao reino são alguns casais, que em Janeiro de 1662 se encontravam em Lagos e pressionavam o governador no sentido de lhes obter dinheiro e trigo.³²

No mês seguinte chegam a esta última cidade duas fragatas inglesas transportando 500 pessoas, sendo necessário providenciar-se o seu transporte para as localidades.³³

Os gastos com o transporte e a reparação das casas obriga à procura de empréstimos, pois o dinheiro de campo de Ourique tardava.³⁴

Em Março chega uma caravela a Lagos transportando 100 moios de trigo, o que era verdadeiramente insuficiente para tanta quantidade de mulheres e crianças, e encontrava-se esgotado todo o trigo nos arredores.³⁵

Curioso é o pedido dos moradores que tendo ficado na cidade de Tânger queriam agora deslocar-se para o reino, mas não em embarcações inglesas, por muitos deles serem viúvas que temiam o abuso dos ingleses preferindo vir em embarcações portuguesas.³⁶ Tinham ficado também cerca de meia-dúzia de monges e algumas famílias judaicas.

Com a chegada de mais sete ou oito fragatas inglesas aos portos de Lagos, Faro e Tavira, a população aumenta e com ela a falta de dinheiro.³⁷

No dia 2 de Maio de 1662 é enviada uma lista ao rei, dos moradores de Tânger que passaram para o reino. A sua quantidade e distribuição pelos vários lugares do Algarve era a seguinte:

Localidade:	Casais	Pessoas	Homens de cavalo	Soldados
Lagos	212	692	55	115
Vila de Alvor e Vila Nova ³⁸	77	53	22	41
Faro	78	270	11	53
Tavira	130	452	52	73
Total:	497	1667	140	282

(Fonte: Iria, Alberto, *Cartas dos governadores do Algarve (1638-1663)*, Academia Portuguesa de História, 1978, p.464)

³² Idem, *Ibidem*, Doc. 627, p.451

³³ Santarém, Visconde de, *Quadro Elementar das Relações Políticas e Diplomáticas*, Vol. XVII, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1859, p.54

³⁴ Beirão, Caetano, *Op. Cit.*, p.462

³⁵ Prestage, Edgar, "O Dr. António de Sousa Macedo Residente de Portugal em Londres (1642-1646)", In *Separata do Boletim de Segunda Classe*, Vol. X, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1916, p.23-24

³⁶ Iria, Alberto, *Op. Cit.*, doc. 642, p. 460

³⁷ Beirão, Caetano, *Op. Cit.*, p. 462-463

³⁸ Portimão

Cabia ao Contratador fornecer o trigo em quantidade suficiente e qualidade superior àquela que tinha enviado em Março e Abril (cerca de 200 moios), e que causara doenças aos moradores “por ser negro e ruim”.³⁹

Após o alojamento dos moradores era preciso proceder à sua integração na metrópole portuguesa. Para isso o rei persuadiu, através do governador, as populações para servirem no exército, sob a liderança do Marquês de Marialva. Chamou a si os cavaleiros de Tânger, e fez a proposta acrescentando, que não faltaria pão às suas famílias e o receberiam tal e qual como se estivessem presentes nas suas residências.

Recusaram alegando que não poderiam deixar as suas famílias, pelas perdas que tiveram durante a viagem de regresso ao reino, pelas doenças e fome que muitas vezes os obrigaram a vender o que de melhor possuíam para sobreviver.⁴⁰

De acordo com o relato do médico e cirurgião que os assistia “a maior parte delles nem camas tem em que se deitam pelas terem uendido, tras estas miserias e falta de mantimento se pode temer que as doenças uenhão a parar em algum mal que seia yreparavel”.⁴¹

Dos 282 soldados chegados, aproveitaram os mais capazes para se tornarem oficiais no exército tendo vindo da corte o seu Sargento-Mor, Francisco Tavares de Araújo.

Tinham vindo de Tânger 5 companhias de infantaria de que o governador formou 4, duas em Lagos com 38 soldados cada uma, vindos do Alvor e Vila Nova de Portimão, outra em Faro com 48 homens e outra em Tavira com 44 homens.⁴²

Era costume em Tânger tomarem-se soldados quando ainda meninos, daí não poderem tomar armas. Se fugissem seriam perseguidos e enviados para o exército e os seus pais ou outros responsáveis pela sua fuga presos.⁴³

Da informação recolhida pelos oficiais da fazenda régia da Contadoria de Tânger, apenas se sabia o número de casas atribuídas e a sua respectiva localização, mas por os moradores estarem dispersos, não se podia saber ao certo as casas que ocupavam, tanto mais que alguns poucos as alugavam aos seus próprios donos. Estes por sua vez, que tinham direito ao pagamento dos alugueres das casas, não os recebiam aguardando o despacho que desse a respectiva autorização.⁴⁴

O Governador, para tentar minimizar o problema solicita ao rei que se não se pedissem os dízimos, por ser injusto, quando nem sequer faziam usufruto das habitações que lhes tinham sido destinadas. Devendo o rei ordenar o pagamento dos alugueres do que tivesse sobrado da consignação dos moradores de Tânger, enquanto estes não recebessem por sua vez as indemnizações das casas que deixaram em Tânger.⁴⁵

³⁹ Beirão, Caetano, *Op. Cit.*, p. 468-469

⁴⁰ Prestage, Edgar, “Duas cartas do Dr. António de Sousa Macedo Escritas em Inglaterra a El-Rei D. João IV”, In *Separata do Boletim de Segunda Classe*, Vol. X, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1916, p.4-5

⁴¹ Beirão, Caetano, *Op. Cit.*, p. 466

⁴² Iria, Alberto, *Op. Cit.*, doc. 679, p. 482

⁴³ Prestage, Edgar, “Duas cartas do Dr. António de Sousa Macedo Escritas em Inglaterra a El-Rei D. João IV”, In *Separata do Boletim de Segunda Classe*, Vol. X, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1916, p.4-5

⁴⁴ Iria, Alberto, *Op. Cit.*, doc. 727, p. 509

⁴⁵ Idem, *Ibidem*, doc. 727, p. 509-510

A 19 de Janeiro de 1663, o governador ordena aos oficiais da fazenda régia da Contadoria de Tânger para se dar certidão do trigo que tinha entrado no reino e do que se gastava. De acordo com essa certidão, tinham entrado 1608 moios e 7 alqueires e meio dos quais 90 moios haviam sido pagos pelo informador Jerónimo de Freitas a 400 reis a fanga⁴⁶, por conta do contratador, recusando-se o governador a assinar essa entrada de trigo, por se sentir pouco à vontade com as despesas, sendo preferível esperar pelo ex governador de Tânger D. Luís de Almeida.⁴⁷

Estavam em poder do Almojarifado 381 moios e 40 alqueires de trigo para fornecer as cidades de Tavira, Faro, Vila Nova de Portimão e Alvor.⁴⁸

Com o resto do trigo embarcado por ordem régia por se ter consumido mais do que o previsto, foi necessário proceder ao seu racionamento, mesmo assim alguns faleceram e pedia-se agora a vinda urgente do ex governador de Tânger para resolver estes problemas.

A 17 de Janeiro de 1662 chega a Lagos Diogo Banha de Siqueira, cavaleiro de Tânger, com sua família e mais 4 casais, trazendo consigo correspondência de D. Luís de Almeida para o rei.⁴⁹

A 4 de Dezembro do mesmo ano, ordenou o governador que os moradores de Tânger que viviam no Algarve elegessem dois cavaleiros por cidade, para os representarem em Lagos.⁵⁰

Diogo Banha de Siqueira concordou por se tratar de cidades distintas e não poderem largar as suas casas. Daí que se tenham nomeado nove representantes da comunidade. Estes solicitaram ao governador para que não deixasse Diogo Banha de Siqueira sair da cidade, tendo em consideração as informações que haviam recebido da corte que o davam como servindo melhor os seus próprios interesses do que os da comunidade.

Os moradores que pretendessem vir à corte tratar de seus problemas, não o poderiam fazer sem prévia autorização régia, e quando assim acontecesse seria

por uma razão muito forte, sendo o mais comum entregarem os seus requerimentos ao informador de Tânger.⁵¹

A notícia foi espalhada por todos os locais públicos onde residiam os moradores. Sabemos também que o Deão da Sé de Tânger se deslocara à corte de Lisboa para tratar de requerimentos da comunidade.⁵²

O Deão, ao regressar mais tarde a Faro numa embarcação inglesa, informa o Governador do Algarve que os ingleses faziam pouco caso dos focos de peste em Argel e Tetuão (situada apenas a 64 Km sueste de Tânger) o que o motiva este a colocar de sobreaviso os oficiais da Câmaras e Capitães-mores relativamente a todas as embarcações que chegassem do norte de África.⁵³

⁴⁶ Antiga medida de cereais e sal de quatro alqueires

⁴⁷ Iria, Alberto, *Op. Cit.*, doc Doc. 734, p. 513

⁴⁸ Idem, *Ibidem*

⁴⁹ Idem, *Ibidem*, Doc. 623, p. 449

⁵⁰ Idem, *Ibidem*, Doc. 724, p. 507

⁵¹ Idem, *Ibidem*, Doc. 699, p. 493

⁵² Idem, *Ibidem*, Doc. 642, p. 460

⁵³ Idem, *Ibidem*, Doc. 714, p. 501

A comunidade mantinha-se em contacto com os poucos que ainda residiam em Tãnger por intermédio das embarcações inglesas.

A 20 de Novembro de 1662 chega a Faro uma sumaca inglesa trazendo notícias da saída de Cádiz de uma armada espanhola com 20 navios. No mesmo período de tempo, um cônego de Tãnger chega a Portimão informando o governador da partida de uma armada Castelhana para as Canárias escoltando galeões e que na viagem de regresso viria ao reino, mas que o mais certo seria encontrar a nossa frota no Brasil.⁵⁴

Também os eclesiásticos tiveram assento na região algarvia, onde ficaram agregados às sés de Évora e de Faro, recebendo cada um anualmente 24.000 réis, em contrapartida dos rendimentos que haviam perdido.⁵⁵

Permanência em Tãnger

Sandwich que tinha ficado com a incumbência de prestar apoio à Praça enquanto não chegasse o novo Governador Inglês, chega a 23 de Janeiro de 1662 e deixa cerca de 1000 homens em Tãnger, então sitiada pelas tropas mouras, comandadas por Abd Allâh al-Ghailân (conhecido pelos ingleses como Guyland, Gayland ou Ghailan) que se insurgiu contra o Sultão de Marrocos e ficou com o controle da região, em torno da Cidade.⁵⁶

Este viria mais tarde a procurar refúgio junto dos ingleses em 1662, comparecendo na cidade com 5000 homens, mas chegou a reunir exércitos com cerca de 17000 homens. Acabaria por falecer em 1673.

Diz John Wreglesworth⁵⁷ que o desembarque e a colocação dos homens em pontos-chave da Fortaleza teria sido efectuado sem provocar resistência da parte dos portugueses, contudo pelas descrições de Fernando Meneses diríamos que o desembarque foi inconsequente.⁵⁸

A 30 de Janeiro de 1662 Henry Mordaunt, o Conde de Peterborough, toma posse da Praça, e torna-se no seu primeiro Governador e Capitão General de todas as forças no terreno. Desembarca com numa frota de 27 embarcações⁵⁹ com 3000 homens e encontra Tãnger sobre constante ataque de 17.000 rebeldes berberes. O 2º Regimento de Infantaria junta-se com as Companhias parlamentares de Dunkirk e mais duas unidades da *Royalist Force* que serviam na Flandres.

Três regimentos da Guarnição de Dunkirk que chegam a Tãnger com 500 cavaleiros e 2000 soldados (estes últimos acompanhados de cerca de 200 a 300 esposas) são colocados sobre as ordens do Governador que ainda tentou convencer alguns dos portugueses a juntarem-se ao exército britânico, mas estes escusaram-se e saíram da Praça.

⁵⁴ Idem, *Ibidem*, Doc. 722, p. 506

⁵⁵ Serrão, Joaquim Veríssimo, *Op. Cit.*, Vol. V

⁵⁶ Pepys, Samuel. , *The Diary of Samuel Pepys* , 10 vol., London, G. Bell & Sons, 1893-99

⁵⁷ Wreglesworth, Dr John , “Tangier: England’s forgotten Colony (1661-1684)” In <http://www.centres.ex.ac.uk/medievalstudies/staff/index.shtml>

⁵⁸ Idem, *Ibidem*

⁵⁹ Idem, *Ibidem*

A Guarnição inicial de Tãnger constituía quase cerca de 30% do exército de Carlos II e gastava 12% do rendimento régio. Os custos iniciais em 1662 de £75,382 12s. 6d foram reduzidos em 1668 para £53,797 15s 4d, mas continuavam a ser valores muito elevados.

Em 1670 o número de militares subiu para 1200, aumentando em 1681 para 3200 e caindo para 2300 durante a evacuação em 1684.

A população civil rondava cerca de 600 civis, na sua maior parte mercadores coexistindo com uma franja populacional autóctone do interior de Tãnger.

No topo da hierarquia social, estava o Governador, os oficiais mais velhos e os principais engenheiros, que constituíam um grupo de cerca de 20 famílias relacionando-se apenas com os visitantes mais ilustres de Tãnger. A seguir vinham os representantes municipais e os mercadores mais importantes.

Na base da pirâmide, estavam os soldados, as respectivas famílias, os lojistas e os trabalhadores. Somando a tudo isto tínhamos os estrangeiros com a sua própria estrutura social, desde negociantes a simples aventureiros. Distinto destes havia ainda a comunidade judaica, com os seus próprios bairros e a sua sinagoga.

A alimentação era parca e deficiente, idêntica à que tinham a bordo, em 1682, quase 24.000 libras de carne irlandesa apodrecida tiveram de ser largadas no mar, não sem antes causar o aparecimento de focos de escorbuto, que agravados pela situação climática provocou um aumento considerável da taxa de mortalidade. O Coronel inglês Percy Kirke, governador de Tãnger sustentava que o brandy havia liquidado mais soldados do que as tribos marroquinas.⁶⁰

Durante este período, Kirke estabeleceu negociações no sentido de libertar os cativos da Prisão de Menkes. Calcula-se que na altura estariam cerca de 30.000 escravos incluindo 2.5000 cristãos e 70 prisioneiros de guerra, só que o valor do resgate era tão elevado que apenas alguns foram libertados, fugindo assim ao destino do trabalho forçado nas Galés.

A suposta amizade com o Sultão não impediu que num contingente de 1.200 a 1.400 homens, 400 estivessem de vigia durante toda a noite não sendo permitido a nenhum soldado estar mais de 3 dias na cama, excepto em caso de doença agravada.⁶¹

Por altura estavam apenas operacionais três fortes, cabendo ao forte de York o aprovisionamento de explosivos e de provisões.

Problemas

Os mouros, provavelmente instigados por Castela, pressionaram Tãnger esperando capturá-la antes que se realizasse a transferência de soberania. Os holandeses também atentos enviaram uma frota comandada pelo Almirante Michiel Adriaenszoon de Ruyter

⁶⁰ Idem, *Ibidem*

⁶¹ “The Salacious Historian’s Lair - Military History 1660-1715” in <http://www.kipar.org/>

a pretexto de vigiarem o movimento do corso na costa marroquina e no estreito de Gibraltar.⁶²

A Armada Inglesa que trazia consigo quatro caravelas de trigo, não descarregava enquanto o Governador e a população não reconhecesse a soberania inglesa, Um dos seus anteriores governadores, André Dias da França e o Adail⁶³ Simão Lopes estavam prontos para obedecer à coroa. O próprio Governador de Ceuta, D. João de Lima Marquez de Tenório aconselhou D. Luís de Almeida que não cedesse às pressões alegando que *e porta principal de Hespanha duzentos annos, aos Inglezes Hereges, para infestar aquella costa, e não a podendo sustentar de tão longe a largarião, ou venderião aos Mouros se achassem nisso conveniência,*

Oferecia-se o Governador de Ceuta para tomar *posse da Praça em nome do Papa, obrigandose a que ElRey Catholico a sustentasse com toda a largueza, e a conservaria em obsequio do Summo Pontífice, e de segurança da principal porta por onde os Mouros entrarão em Hespanha;* e que quando quisesse passar para Portugal se lhe daria passagem segura, e a toda a sua família.⁶⁴

Contudo D. Luís de Almeida manifestava o seu apoio incondicional a D. Afonso VI, já que prometera defender, proteger e entregar a Praça a quem lho ordenassem, afirmando que os moradores estavam prontos a obedecer às suas ordens.

Já em 1652, o Conde de Torres Vedras, D. João Soares Alarcão e Melo, havia preparado um plano para recuperar⁶⁵ a Praça de Tânger para a coroa castelhana que se gorou pela falta de apoio, por parte do Duque de Medinaceli, então capitão-general de Andaluzia.⁶⁶

Com a presença da Armada Inglesa, os mouros recebavam *que com o presidio da Praça lhes impedisse as sementeiras* pelo que entraram nos campos com o gado escoltados *com tanto numero de Cavallaria, e escopeteiros de pe*⁶⁷ por forma a prever eventuais ataques.

D. Luís de Almeida e Adail Simão Lopes de Mendonça esperavam obter algum proveito antes da entrada dos ingleses na Praça, em Janeiro de 1662, desejosos de mostrar aos visitantes a sua destreza militar, resolvem então fazer uma incursão em território inimigo apesar do parecer desfavorável do Alcaide-Mor e dos mais velhos, alegando estes últimos que não se deveria crer em notícias duvidosas.

⁶² Abbey, W. B. T. *Op. Cit.* , pp.10-11

⁶³ Cargo desempenhado por um oficial, que devia ser Capitão. Competia-lhe conduzir o Exército em campanha, por veredas e caminhos ocultos ou mal conhecidos, sempre a coberto das vistas do inimigo; além disso competia-lhe ainda governar os Almocadens e os Almogavares e a restante gente com que se faziam as correrias no campo inimigo. In *GENEA PORTUGAL*

⁶⁴ Menezes, D. Fernando de, Conde da Ericeira, *Op. Cit.*

⁶⁵ *Depois de D. João IV ser aclamado, foi alistar-se no exército espanhol, juntamente com outros fidalgos, ficando assim ao serviço de Espanha contra a pátria. Em 1642, a 17 de Outubro, sendo general de cavalaria, entrou pela provincia da Beira a atacar o exército português. Esta traição alcançou-lhe os títulos de marquês de Turcifal e de conde de Torres Vedras, concedidos por Filipe IV, de Castela, a os lugares de mordomo-mor de D. Isabel de Bourbon e de D. Mariana de Áustria, conselheiro do supremo conselho de guerra, governador e capitão-general da praça de Tânger, em 1643, e da praça de Ceuta, em 1646.* in <http://arqnet.pt/dicionario/alarcaomelo.html>

⁶⁶ Valladares, Rafael, *Op. Cit.* , pp.218-219

⁶⁷ Soldado armado de espingarda.

O Conde de Avintes decide dar ordens ao Adail e aos seus melhores Almocadens para que penetrassem na serra entre os desfiladeiros, o que tornava difícil a sua defesa, em caso de ataque.

O resultado foi desastroso perdendo a vida o Adail e mais 50 nobres cavaleiros, escapando os Almocadens e o Contador Duarte de França.

O Governador ordenou então a abertura da porta da ribeira que permitiu o desembarque de quatro mil ingleses, do prometido trigo, de muitos cavalos e a conseqüente pilhagem e saque da Praça *roubando tudo o que os moradores nella tinham (...)* mandarão recolher na Sé os Conegos, e Religiosos de S. Domingos, e sacerdotes, que havia na cidade: *tirar todas as Imagens, e vasos Sagrados de três Ermidas, e do Convento.*⁶⁸

O Governador, família, e todos aqueles que partiram com ele, apenas lhes foi permitido levarem pouca bagagem e *obrigando a muitos além disto lhe pagassem o fretes das salvas.* Ao que parece o conforto prometido pelos ingleses remetia os portugueses a longas esperas em terra, enquanto se preparavam os aposentos nas embarcações e se acondicionavam mantimentos.

O número de repatriados apontados por Fernando de Menezes, é de cerca de seis mil, ainda assim os Portugueses alertaram para a importância em manter, na Praça, os Almocadens, considerados bons soldados, conhecedores quer do território quer das táticas e do engenho dos Mouros.

Contudo os ingleses menosprezaram o conselho e ponderaram que o mais seguro seria enfrentar os mouros, com o arsenal bélico de que dispunham.

Os Engenheiros Chefes Sir Bernard de Gomme e Sir Martin Beckmann, especialistas em sistemas defensivos são os responsáveis pelas obras em torno da Praça, principalmente na área do castelo velho e do grande souk.⁶⁹

Durante a ocupação inglesa, os Governadores preferiram executar apenas uma operação de fundo na fortaleza, onde construíram uma nova muralha e um possível fosso.

Mas é na área portuária que o trabalho vai ser mais intenso, com o início da construção em Novembro de 1662 de um molhe com 500 metros de comprimento, 37 metros de largo e 30 pés de profundidade em maré baixa.⁷⁰ E ainda com a colocação de uma bateria na base do castelo novo de modo a que as embarcações aí pudessem descarregar já que não era possível fundear, junto à cidade, por falta de profundidade. Construíram igualmente um conjunto de fortins apartados das muralhas, tendo cada um 400 homens de vigia, enquanto que na frente eram colocadas estacas e criadas zonas de minagem, onde se misturava pólvora e pedra o que possibilitava ter a existência de uma primeira linha de defesa rematada por um talentoso processo de paliçadas.

Projectaram uma elevada torre sobre a encosta da fortaleza, atribuindo-lhe o nome do seu primeiro Governador, Peterborough. A obra viria a custar 800 libras anuais, no espaço previsto de quatro anos.

⁶⁸ Menezes, D. Fernando de, Conde da Ericeira, *Op. Cit.*

⁶⁹ souk (سوق, also sook, souq, or suq) área comercial na cidade. O termo é muitas vezes utilizado para designar o mercado.

⁷⁰ Protegendo as embarcações do mar agitado.

A decoração do Convento de São Domingos de Tânger terá sido motivo da admiração dos ingleses tornando-se por sua vez na Igreja Anglicana.⁷¹

Fernando de Menezes classificou estas despesas de inúteis e lançava a suspeita de que estas só se realizaram por interesses particulares, de quem era responsável pelas obras.

Rodearão a Cidade pela parte em que corrião as simples tranqueiras, que só serviam de impedir assaltassem os cavallos: fizeram fora dellas vizinha à serra hum forte capaz de quinhentos soldados com artilharia, outro no Alcorão⁷², e as trincheiras levantarão em forma regular com Atalaya guarnecidas de Infanteria com a direcção de hum Governador... A Cidade augmentarão com casas, e no Castello principal fundado sobre rocha aperfeiçoarão a fortificação pela mayor parte mal entendida.⁷³

Os mouros sabendo-se em inferioridade numérica e faltando-lhe atalhadores e escutas⁷⁴ preferiram aguardar, permitindo uma gradual incursão dos ingleses no terreno e fazendo com que estes ganhassem assim maior confiança.

A 3 de Maio de 1662, o Governador, Lord Peterborough manda encerrar as portas da cidade de forma definitiva depois da perca do Major Nathaniel Fiennes e de mais de 300 homens numa cilada.

O seu sucessor, Conde de Teviot, Andrew Rutherford, criou linhas de defesa mais afastadas das muralhas de Tânger, construindo para o efeito cinco fortificações para assim poder ter uma melhor perspectiva dos terrenos mais elevados, onde o inimigo tantas vezes esperava. A 3 de Maio de 1664 ele próprio e mais 500 homens perdem a vida numa emboscada, em Jew's Hill, de que só 30 conseguiram escapar.⁷⁵

Em 1679, o Sultão Moulay Ismail de Marrocos tentou, com insucesso, tomar a cidade e manter um bloqueio que levasse os ingleses a retirarem. No ano seguinte encestou uma série de investidas de forma sistemática, sobre as débeis linhas de defesa da parte ocidental da cidade. Muitos foram os comerciantes estrangeiros que acabaram por abandonar a Praça.

Diz Fernando de Menezes que cerca de *tres mil cavallos escolhidos todos escopeteiros, e outro grande numero de pè: invistio o esquadrão, que constava de quinhentos soldados por todas as partes resistio pouco a Cavallaria, que não passaria de cem cavallos grandes, e pouco ligeiros; carregou com tanta fúria a Infanteria por todas as partes com a Cavallaria, e escopeteiros de pè fazendo pouco effeito as primeiras cargas, o esquadrão foy desbaratado, e quasi todos ficarão mortos na campanha.*⁷⁶

Por esta altura a Praça encontrava-se com falta de lenha, pelo que o Governador inglês decidiu sair com mais de novecentos infantes. Os mouros enviaram então três mil escopeteiros sobre os ingleses desarmados, que surpreendidos não tiveram forma de se defenderem, mesmo com o apoio da artilharia.

⁷¹ Dias, Pedro, *A Arquitectura dos Portugueses em Marrocos 1415-1769*, Lisboa, Portugal Telecom, 2000

⁷² Poderá remeter para uma ideia de topografia. Ou seja, algo a Oriente. Na Visitação da mesquita de Mértola (1482) dizia-se que o altar ficaria melhor colocado se estivesse no sítio do Alcorão.

⁷³ Menezes, D. Fernando de, Conde da Ericeira, *Op. Cit.*

⁷⁴ Batedores.

⁷⁵ Wreglesworth, Dr John, *Op. Cit.*

⁷⁶ Menezes, D. Fernando de, Conde da Ericeira, *Op. Cit.*

Os mouros trouxeram como espólio do combate as armas deixando a artilharia no terreno.

A situação tornou-se tão complicada que os Ingleses solicitaram auxílio ao Rei de Castela, que lhes enviou cerca de 150 cavalos, o que possibilitou um contra-ataque que colocou os mouros em fuga.

As forças adversárias, compreendiam também turcos e desertores ingleses com experiência em moderna guerra de cerco, de forma que a 14 de Maio os fortes Henrietta, Charles and Giles caíam nas mãos do inimigo.⁷⁷

Diante do colapso das linhas de defesa e com a falta de homens, o Governador de Tânger Lord Inchiquin, aceita uma trégua de quatro meses. Quando esta expira, a 15 de Setembro, o seu sucessor Sir Palmes Fairborne, após ter recebido reforços reconquista o território em torno do Forte Pole e inicia o trabalho de reconstrução das fortificações. Terá sido dos poucos a resistir ao imobilismo e à corrupção instalada.⁷⁸

Com a morte, em combate, de Fairborne a 24 de Outubro, o novo Governador, Coronel Edward Sackville, toma a resolução, de apostar tudo numa saída com toda a guarnição e com o apoio dos marinheiros presentes. A vitória em campo aberto, possibilitou aos ingleses requerer uma última trégua, que foi estipulada pelo período de quatro anos, a partir de 29 de Março de 1681. As envelhecidas linhas defensivas constituídas pelos 16 fortes e fortificações ligadas por trincheiras haviam sido irremediavelmente perdidas, os projectos demonstraram ser desajustados no seu desenho, plano e reparação, quando submetidos a assalto.⁷⁹

Isto levaria os ingleses a repensar a sua manutenção em Tânger. Em 1680 o molhe continuava por terminar e as despesas tornaram-se excessivas (£340,008 1s 8 3/4d.).

As razões apontadas para este resultado, estavam nos materiais inadequados, falta de mão-de-obra especializada e financiamento irregular.⁸⁰

Em 1679 a Casa dos Comuns transferiu os custos com a manutenção da guarnição do rei para o Parlamento. A dissolvência do mesmo evitou que tal se tornasse lei e a Casa dos Comuns manifestou a Carlos II o seu desagrado no emprego de uma guarnição que suspeitavam ser um viveiro do exército papal.

Os conflitos intestinos, a estagnação populacional e a recusa da Casa dos Comuns em custear os avultados investimentos levaram a que esta acabasse por cortar a linha de crédito em 1680.

A gestão da cidade pertencia ao *Comité Especial dos Assuntos de Tânger* em Londres. Entre 1665-1680 foi seu tesoureiro Samuel Pepys, que havia chegado a Tânger a 14 de Agosto de 1683.⁸¹

Em 1680 o Lorde de Inchiquin resignou sendo substituído pelo Conde de Ossory, que morre pouco tempo depois de tomar posse.

⁷⁷ Wreglesworth, Dr John , *Op. Cit.*

⁷⁸ "The Salacious Historian's Lair - Military History 1660-1715" in <http://www.kipar.org/>

⁷⁹ Idem, *Ibidem*

⁸⁰ Idem, *Ibidem*

⁸¹ Samuel Pepys foi um Administrador Naval Inglês e membro do Parlamento. Escreveu um diário particular entre 1660 e 1669.

A Praça que cada vez mais tinha dificuldades em resistir aos ataques dos Mujahidines enviados pelo Sultão Moulay Ismaïl, precisava de reforços estimados em 3000 homens.

A estratégia militar utilizada pelos ingleses acaba por fracassar perante o ímpeto magrebino.

Moulay Ismaïl toma a Praça e entrega a tarefa de reconstruir a cidade ao Chefe dos Exércitos, Pacha Alí Ben Abdallah er Riffi.

Os Royal Scots, logo seguidos por um Regimento de Infantaria criado a 13 de Julho de 1680, são enviados para Tãnger. O Second Tangier, que seguiu o Batalhão do Rei, foi constituído recorrendo-se aos Grenadier e aos Coldstream Guards. O Batalhão chega em Julho de 1680 e após violentos confrontos com os Mouros, que tinham ganho posições no extremo da cidade, acaba por os vencer a fogo de mosquete controlado e bem-apontado. O Batalhão detém-se em Tãnger até a fortaleza ser abandonada.

Nesse ano já o Rei tinha ameaçado largar Tãnger caso o Parlamento não aprovasse o envio de equipamento e mantimentos para as suas defesas marítimas, de forma a garantir a segurança do Porto, onde a pirataria continuava a causar a perda de vidas ou a escravidão dos cativos. As fortificações da cidade e a campanha militar não impediam, em conjunto com a sua armada, a entrada e saída dos Turcos do Estreito de Gibraltar.

O Golpe papista em Inglaterra reforçou o receio do Catolicismo e o monarca pedia, amiúdas vezes, mais reforços para dilatar o tamanho da Guarnição estacionada no terreno, o que levanta desconfianças de que se estava a preparar um exército, propositadamente contido em Tãnger, para viabilizar a sucessão da monarquia católica absoluta.

Em Dezembro de 1680, a Casa dos Comuns elaborou uma petição ao Rei para aprovar um projecto-lei que visava o afastamento do católico Duke de York (futuro rei de Inglaterra James II) da linha da sucessão a menos que este fosse aprovado, o Parlamento não daria quaisquer meios financeiros a Carlos para a sustentabilidade da Praça. O Rei recusou sacrificar o direito do seu irmão à sucessão para salvar Tãnger. Entre Março de 1681 até 1685, Carlos governa sem o seu parlamento.

A manutenção da Guarnição em Tãnger custa aos ingleses cerca de dois milhões de libras do tesouro régio.

Em 1683, uma Comissão de Investigação calculou que seria necessária a quantia de £4,798,561 16s. 6d para aguentar Tãnger.

Em 1683, é enviado para Tãnger, o Almirante George Legge Lord Dartmouth, com ordens secretas para trazer as tropas, dismantelar a Praça e o Porto. Samuel Pepys que o acompanha redige uma descrição sobre a retirada dos ingleses. Ele e outros advogados recebem vários pedidos de indemnização, por parte de outros habitantes europeus.

Uma das apreensões do Almirante foi a retirada dos soldados doentes. A 18 de Outubro de 1683 o navio Hospital *Unity* larga o porto rumo a Inglaterra com 114 soldados inválidos (feridos ou doentes) e 104 mulheres e crianças a bordo.

Tãnger foi oficialmente desocupada nos primeiros meses do ano seguinte, regressando a Plymouth, Inglaterra, cerca de 2.830 oficiais e soldados e 361 esposas e crianças. A 13 e 14 de Fevereiro é a vez do segundo regimento largar o Porto de Tãnger com 600 homens, 30 esposas e crianças a bordo.

Lord Dartmouth antes de abandonar a Praça ainda conseguiu negociar a liberdade de muitos cativos ingleses com o Sultão Moulay Ismail, incluindo diversos oficiais e cerca de 40 soldados, alguns dos quais tinham passado 10 anos em condição de total escravatura, na Prisão de Meknes.

D. Pedro II ao tomar conhecimento das intenções inglesas ordena ao seu representante, em Londres, que faça saber junto de D. Carlos II que, já que se preparava para a abandonar, então que lha restituísse em troca de um preço a acordar. Sendo certo que os ingleses teriam sempre apoio naquele porto. Mas Jaime, Duque de York e futuro Rei de Inglaterra, na altura Lorde-Almirante, argumentou que não convinha dar a entender ao Mundo que se largava agora uma Praça que Portugal tinha defendido durante tantos anos. Preferindo ao invés desmantelá-la e arrasá-la para que se tornasse impossível aos Mouros aproveitarem as sua infra-estruturas. Ao mesmo tempo que receavam que Tãnger pudesse cair nas mãos de Espanha ou da França.⁸²

Tomada a decisão, ordena o envio de uma armada com vinte embarcações de guerra transportando Engenheiros, com a finalidade exclusiva de procederem à destruição da Praça e de retirarem dos seus armazéns armas e mantimentos.

Devendo com os escombros das ruínas entupirem *o porto quanto fosse possível minando as muralhas, e todas as suas fortificações interiores, e exteriores, e o Castello, e se recolhessem a Inglaterra, levando por despojos muitas pedras de Inscrições antigas, que conservam para servirem de epitafios a sua grandeza.*⁸³

Uma testemunha, um algarvio de nome João da Mota, cativo ao tempo em que os mouros entraram na cidade, testemunhou que estes desenterraram os cavaleiros das ruínas da Sé e aos corpos inteiros que encontraram dispuseram-nos *por sobre as suas ruínas para que com o tempo se consumissem.*

Fernando Meneses sugeria que *com huma Armada de quatro mil Infantes, e seiscentos cavallos levados em caravelas, ou outras embarcaçoens pequenas, que o desembarque facilitava huma praya, que corre por mais de meya légua sem defença entre o rio dos Judios, e o de Tangere o Velho, e a Cidade tinha por mais certo desampararião os Mouros recolhendo-se ás serras com que serião entrados facilmente.*⁸⁴

Nem mesmo a oferta feita pelo Abade de Saint-Romain⁸⁵ (diplomata francês ao serviço de Luís XIV) ao Rei D. Pedro II foi suficiente para demover a coroa britânica do seu propósito.

A zona ribeirinha foi a mais afectada pela destruição inglesa, ainda que a maior parte das muralhas tivesse resistido, o que possibilitou a sua reconstrução pelos mouros.⁸⁶

⁸² Abbey, W. B. T. *Op. Cit.*, pp.42

⁸³ Menezes, D. Fernando de, Conde da Ericeira, *Op. Cit.*

⁸⁴ Menezes, D. Fernando de, Conde da Ericeira, *Op. Cit.*

⁸⁵ Abade de Saint-Romain foi um diplomata francês encarregado por Luís XIV de visitar Portugal em 1666, com a missão de atrair este para a esfera da França, impedindo que se estabelecesse o entendimento entre Portugal e a Espanha, o qual era desejado pela Inglaterra. Efectivamente, conseguiu que se assinasse um tratado entre Portugal e França em 1667, com o valor de uma aliança defensiva e ofensiva contra Castela e os seus aliados. Retirado de "http://pt.wikipedia.org/wiki/Abade_de_Saint-Romain"

⁸⁶ Dias, Pedro, *Op. Cit*

Aspectos comerciais

Em Novembro de 1662, Tãnger fora declarado um porto livre para todos os comerciantes salvo os que viessem de além do Cabo da Boa Esperança ou das Colónias Inglesas.

A 4 de Junho de 1668 fora promulgado um foro especial para Tãnger, (The Charter of Tangier) mediante o qual se concedia à cidade todas as prerrogativas comuns de qualquer cidade inglesa: liberdade total de comércio, de prática religiosa e de imigração.

Neste período Tãnger contava, (incluindo arrabaldes) com cerca de 3.000 habitantes, metade dos quais soldados. Entre os civis, a maioria eram ingleses, sendo que entre os demais contavam-se muçulmanos, judeus e uma centena de estrangeiros.

Para atrair mais moradores foi proposta uma resolução que nunca viria a ser adoptada, e que consistia no envio de todos os condenados pela primeira vez por crime, ou em opção, o envio de 1/3 da população escocesa para a colónia. Ainda que de vez em quando fossem enviados alguns condenados alguns dos quais por crimes políticos.⁸⁷

Em 1664, um importante destacamento inglês comandado por Andrew Rutherford, Conde de Teviot, fora aniquilado pelos homens de Ghaïlan. Depois deste episódio os Comissários a quem os Governadores respondiam, ordenaram à guarnição para permanecerem dentro da cidade.

Em 1668, ao invés de serem enviados reforços para Tãnger, os Comissários organizaram uma corporação civil chefiada por um “mayor”, cuja expectativa era de que com a retirada da lei marcial os comerciantes se pudessem sentir mais seguros, contudo o resultado foi um conjunto de divergências entre civis e militares.

Este era o ano decisivo na percepção do fracasso enquanto colónia, apesar da sua importância enquanto porto comercial e naval se manter.⁸⁸

Em 1675 o Reverendo Dr George Mercer funda e lidera uma Escola. Nesse mesmo ano, os Comissários ensaiaram mais uma vez a criação de uma corporação, com o apoio do novo governador, Lord Inchiquin, mas não conseguem atrair os mercadores mais endinheirados para a praça. A prorrogação na remuneração dos militares ingleses obstou ao crescimento do mercado interno.

A solução seria Tãnger crescer enquanto entreposto comercial. Já que no período correspondente aos anos de 1676-1678, o número de embarcações que utilizaram o porto e pagaram taxas portuárias passou de 134 para 161. Todavia opunham-se à formação de uma Companhia Comercial que poderia obstar aos interesses já instalados dos comerciantes particulares e assim permanecera privado.

A 30 de Dezembro de 1676 Carlos II ordena uma inspecção à cidade e à guarnição o que custara anualmente cerca de 140 000 libras; os habitantes foram estimados em 2.225 dos quais 50 eram oficiais e 1.231 de outras patentes com 302 das suas esposas e crianças.

As tropas em Tãnger tornaram-se precursoras no uso de novas armas como granadas de mão e a baioneta.⁸⁹ Tinham criado um Escola Militar e um Hospital.

⁸⁷ Wreglesworth, Dr John , *Op. Cit.*

⁸⁸ Idem, *Ibidem*

⁸⁹ Idem, *ibidem*

A perda de Tanger não teve grandes repercussões emocionais em Inglaterra. Era o fim de uma era.

Apêndice

Carta del-Rei ao vice-rei António de Melo e Castro

António de Mello e Castro Amigo. Eu ElRey vos envio muito saudar. Pella uossa carta que trouxe por terra Manoel Godinho Religiozo da Companhia de Jesus, vi com grande sentimento a dilação e dificuldades que se offerecerão para se não entregar a Ilha de Bombaim⁹⁰ a ordem delRey da gram Bretanha meu bom Irmão e Primo, na forma das nossas Capitulações, e como vos ordeney quando de aqui partistes. O que está capitulado e as resões que há para em tudo dar contentamento a ElRey meu Irmão, não permite duvida nesta matéria, espero que com vossa prudência a ajais disposto de modo que se execute com toda a brevidade, que tenho mandado; mas em cazo que ainda aja qualquer impedimento vos ordeno e mando que todos vençais e faciliteis de maneira que tenha em que vos agradecer. Aos moradores daquella Ilha direis se equivocarão no modo com que entenderão o artigo da Capitulação que se lhes mostrou, porque com ella se lhes não tirão suas fazendas, antes as ficão possuindo como ate agora, e somente viverão debaixo do domínio DELRey da Gram Bretanha meu Irmão que os governará com toda a justiça e com a liberdade delRey meu Irmão na Religião Catholica Romana, como em Europa se pratica com muitas Cidades e Pouos em semelhantes tratados, e com seu poder os defenderá e segurará em tanto comercio que venhão a lograr a opulencia que podem dezejar. A isto mesmo hão de ajudar as Armas del Rey meu Irmão nas Praças que tenho nesse Estado, que foi hum dos principais motivos que me persuadio a darlhe aquella Ilha, e sendo seus moradores tão aliados por nação parentesco e conveniencias, com os mais Portuguezes de toda a India, parece que por este caminho devem concorrer para o bem comum de que pormiscoamente ham de participar. Para conseguir esta entrega uzareis com todos os meos que vos forem possíveis procurando que sejam todos os que bastarem para effectivamente se dar comprimento a minhas ordens, e aduertindo que este negocio não admite replicas, nem dilação e que não poderey deixar de estranhar muito e mandar proceder com as demonstrações que o cazo pedir, e tanto que a entrega estiver feita me avisareis pela via que vos parecer, porque importará muito terse aqui entendido. Escrita em Lxa em Salvaterra de Magos, 8 de Fevereiro de 1664. Rey (Livro das monções nº29, fls. 15 in Pissurlencar, Panduronga, *Assentos do Conselho de Estado, (1659-1695)*, Vol. IV, Bastora-Goa, Arquivo Histórico do Estado da Índia, 1956, pp.533-534).

⁹⁰ Pelo tratado de 23 de Junho de 1661, celebrado entre os reis da Inglaterra e Portugal foi cedida aos Ingleses a ilha de Bombaim; mas a sua entrega só se efectuou em 18 de Fevereiro de 1665.

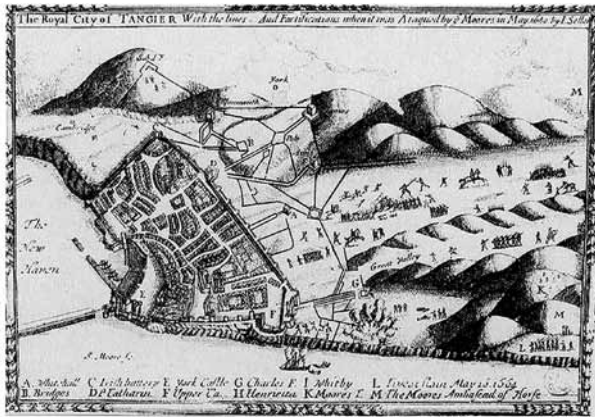


Fig.1 Plan of Tangier from an engraving dated 1680 by I. Seller in National Army Museum



Fig.2 Tanger extrait de Description de L Univers Carte éditée en 1683 à Paris par A. M. Mallet, ingénieur militaire et géographe du roi Louis XIV

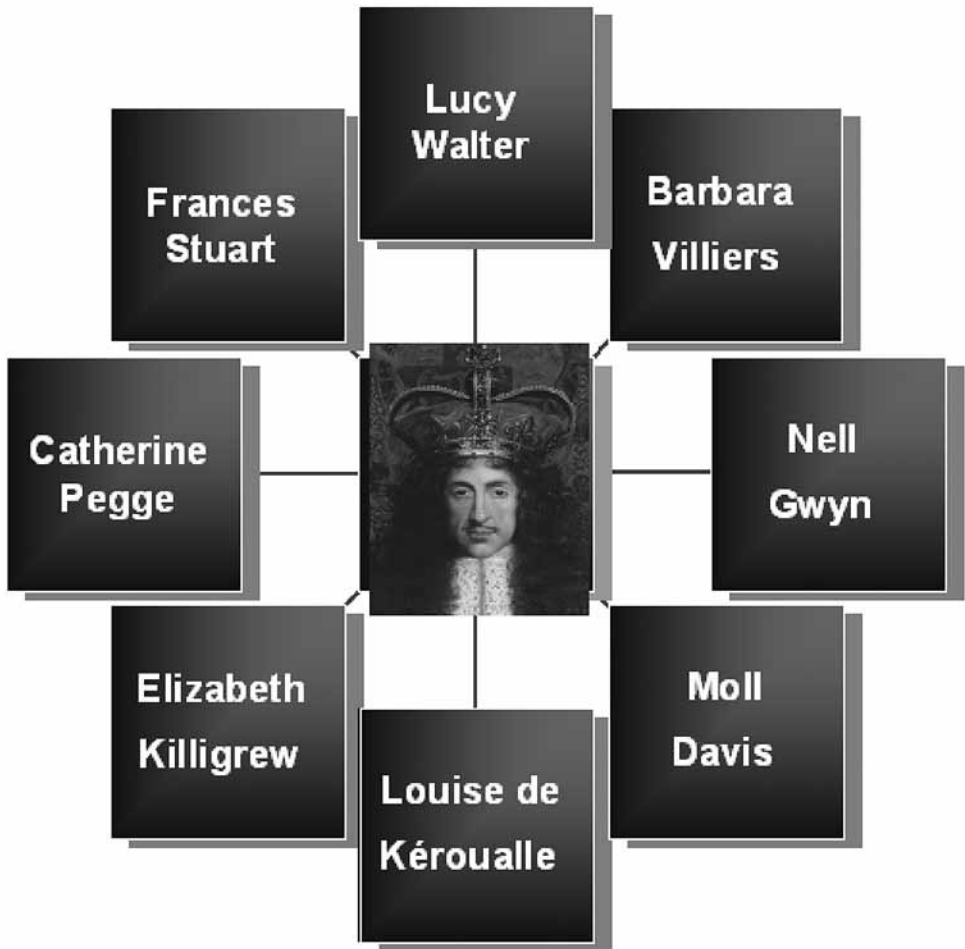


Fig.3 Mulheres de Carlos II de Inglaterra

Bibliografia

- Abbey, W. B. T. *Tangier under British Rule*, 1661-1684, Jersey, 1940
- Azevedo, Francisco Simas Alves de, “Pedras de Armas em Lisboa” In *Revista Municipal Lisboa*, 2ª série, nº11, Câmara Municipal de Lisboa, 1985
- Beirão, Caetano, *Anais Ciclo da Restauração de Portugal*, Vol.VII, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1942
- Biblioteca da Ajuda
- Cod. 51-VIII-25, n.º 121, fl. 231
- Brandão, Fernando de Castro, *Sinopse Cronológica da História Diplomática Portuguesa*, Lisboa, M.N.E., 1984
- Brasão, Eduardo, *A diplomacia portuguesa nos séculos XVII e XVIII*, Lisboa, Resistência, 1979-1980
- Brasão, Eduardo, “Protocolo da partida de D. Catarina?”, In *Ocidente*, revista portuguesa mensal, Vol. VI, n.º 14, [s. n.], Lisboa, 1939
- Brasão, Eduardo, *A Restauração: relações diplomáticas de Portugal de 1640 a 1668*, Lisboa, Bertrand, 1939
- Carreiro, José Bruno, *A Aliança Inglesa O Grande Triunfo da Diplomacia Portuguesa na confirmação da Aliança pela Declaração secreta de 14 de Outubro de 1899*, Coimbra, Arquipélago, 1960
- Carvalho, Vasco, *La Domination Portugaise au Maroc 1415-1769*, Lisboa, Edições SPN, 1934
- Casimiro, Augusto, *Dona Catarina de Bragança: Rainha de Inglaterra, Filha de Portugal*, Lisboa, Fundação da Casa de Bragança, 1956
- Cenival, Pierre de, Lopes, David, Ricard, Robert, *Les Sources inédites de l'histoire du Maroc*, 5 vols., Paris, 1934-53
- Clarendon, Lord, *Mémoires*, Tome Deuxième, Paris, 1827
- Costa, Leonor Freire, “Da Restauração a Methuen: ruptura e continuidade” In <http://www4.fe.uc.pt/23aphes/progprov.htm>
- D. Catarina de Bragança e o Paço da Rainha (1705-2005)*, Lisboa, Academia Militar, 2005
- Dias, Pedro, *A Arquitectura dos Portugueses em Marrocos 1415-1769*, Lisboa, Portugal Telecom, 2000
- http://en.wikipedia.org/wiki/Charles_II_of_England
- Iria, Alberto, *Cartas dos governadores do Algarve (1638-1663)*, Academia Portuguesa de História, 1978
- Jordão, Levy Maria, *Memória histórica sobre os Bispados de Ceuta e Tanger*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1858
- La Verrone, Chantal de, *Tanger sous l'occupation anglaise : d'après une description anonyme de 1674*, Paris, Geuthner, 1972
- Lewis, Hilda, *Catarina de Bragança, rainha e esposa humilhada*, Lisboa, Universitária Editora, 1997

- Magalhães, José, *Breve História Diplomática de Portugal*, Lisboa, Publicações Europa-América, 1990
- Manso, Paiva, Visconde de, *Memória histórica sobre os Bispados de Ceuta e Tanger*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1858
- Manso, Paiva, Visconde de, *Historia ecclesiastica ultramarina*, Lisboa, Imp. Nacional, 1872
- Mattos, J. J. de, *A mulher ; Os portugueses em Tanger*, Coimbra , Imp. Literária, 1860
- Menezes, D. Fernando de, Conde da Ericeira, *Historia de Tangere, que comprehende as noticias desde a sua primeira conquista até a sua ruína* , Lisboa Occidental, Officina Ferreiriana, 1732
- Monstruosidades do Tempo e da Fortuna*, nova edição, publicada sob a direcção de Damião Peres, 4 vols, Porto, Companhia Editora do Minho, 1938-1939
- Pepys, Samuel, *The Diary of Samuel Pepys* , 10 vols, London, G. Bell & Sons, 1893-99
- Pissurlencar, Panduronga, *Assentos do Conselho de Estado, (1659-1695)*, Vol. IV, Bastora-Goa, Arquivo Histórico do Estado da Índia, 1956
- Prestage, Edgar, *As Relações Diplomáticas de Portugal com a França, Inglaterra e Holanda de 1640 a 1668*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1928
- Prestage, Edgar, “Duas cartas do Dr. António de Sousa Macedo Escritas em Inglaterra a El-Rei D. João IV”, In *Separata do Boletim de Segunda Classe*, Vol. X, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1916
- Prestage, Edgar, “O Dr. António de Sousa Macedo Residente de Portugal em Londres (1642-1646)”, In *Separata do Boletim de Segunda Classe*, Vol. X, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1916
- Rau, Virgínia, “D. Catarina de Bragança. Rainha de Inglaterra”, in *O Instituto*, vol. 98, Coimbra, 1941
- Rodrigues, José Maria, *Registos paroquiais da Sé de Tânger*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1922
- Santarém, Visconde de, *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal com as diversas potências do mundo desde o princípio da monarquia portuguesa até aos nossos dias*, Vol. XVII, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1859
- Santos, Isau “A cedência de Bombaim aos Ingleses” In *Mare Liberum*, Revista de História dos Mares Nº 9, “ VII Seminário internacional de Historia Indo-Portuguesa, Goa, 1994
- Serrão, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal. A Restauração e a monarquia absoluta (1640-1750)*, Vol. V, Lisboa, Editorial Verbo, 1982
- Sousa, Manuel Andrade e, *Dona Catarina Infanta de Portugal Rainha de Inglaterra*, Lisboa, Edições Inapa, 1994
- “The Salacious Historian’s Lair - Military History 1660-1715” In <http://www.kipar.org/>
- Valladares, Rafael, *A Independência de Portugal Guerra e Restauração 1640-1668*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2005
- Wreglesworth, Dr John, “Tangier: England’s forgotten Colony (1661-1684)” In <http://www.centres.ex.ac.uk/medievalstudies/staff/index.shtml>

ACADEMIA DE MARINHA

**SEMIOLOGIA O RELATO, EM PRIMEIRA MÃO,
DA VIAGEM DO GAMA (1497 - 1499) REFERENTE DE
OS LUSÍADAS (1572)**

JOSÉ CARO PROENÇA



LISBOA – 2007

V

SEMIOLOGIA O RELATO, EM PRIMEIRA MÃO, DA VIAGEM DO GAMA (1497 - 1499) REFERENTE DE OS LUSÍADAS (1572)

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pelo Membro Emérito Engenheiro. José Caro Proença, em 20 de Março de 2006

1- PROÉMIO

1.1 - Os Lusíadas



Fig.1 “Os Lusíadas”

Na essência da realidade relatada, **Os Lusíadas** são a história poetizada do primeiro povo navegador “*Por mares nunca de antes navegados*” (Lus., I. 1).

Semiologicamente, é a história do **Povo** da “*Ocidental praia Lusitana*” (Lus., I. 1), criador da **mundividência** e da **mundivivência...**, “*ainda além da Taprobana*” (Lus., I.1).

Descreveu-a Luís de Camões, em **Os Lusíadas**, num compósito de 8816 versos (deca sílabos) agrupados em 1102 estâncias, de 8 versos, repartidos por 10 cantos.

Trata-se de uma obra-prima, em **Língua Portuguesa**, afim ao maior feito náutico da História da Humanidade, segundo o Prof. Inglês Arnold Toynbee.

Feito realizado “*através daqueles mares e terras com que nos, os Antigos, punham tão grande medo e espanto*” (Duarte Pacheco Pereira).

Executou-o **as armas** da lusíada armada portuguesa, que o mesmo é dizer os **4 navios** que el-rei de Portugal, D. Manuel I, mandou **armar e navegar** do Restelo-Lisboa (a “*Ocidental praia Lusitana*”), em demanda do caminho marítimo da Índia.



Fig.2 Os Navios de “Os Lusíadas”

Conduziram tais navios os assinalados **varões**: Vasco da Gama, Paulo da Gama (seu irmão mais velho), Nicolau Coelho e outros.

Estes são factos históricos **latentes** no excurso camoniano e **patentes** no relato noticioso, de primeira mão, atribuído a Álvaro Velho: o Álvaro Velho do Barreiro, como o identificou Valentim Fernandes, seu correspondente das partes e gentes da Guiné, onde os navios do Gama **arribaram** na torna-viagem da Índia, a 25 de Abril de 1499.



Fig.3 Álvaro Velho do Barreiro

É este relato noticioso quatrocentista (1497-1499) que Camões segue amiúde, do primeiro verso ao último canto (X) de **Os Lusíadas**.

É a minha convicção semiológica, embora admita e admire os doutos saberes que descodificaram e/ou interpretaram.

Os Lusíadas como “epopeia de imitação” clássica, pois é natural que Camões, não estivesse imune às grandes correntes literárias da Antiguidade, desde Homero a Petrarca.

Entre os demais, conota-o os laivos literários da métrica harmónica e o paralelismo das oitavas rimadas de **Os Lusíadas** com as da **Odisseia** e da **Ilíada**.

Sugere-o, também, a similitude entre o começo de **Os Lusíadas** (“*As armas e os barões assinalados*”) e o início de **Eneida**, de Virgílio: “*Eu canto as armas e o varão ilustre*” (“*arma virumque cano*”).

São entendíveis adequações, de sensibilidade mimética e poética, que respeito e aceito perante o consenso generalizado de excelsos filólogos.

Todavia, não as interpreto como plágio da **Eneida**, já que, Virgílio, projecta na figura lendária de **Eneias** o herói (singular) de Tróia.

Pelo contrário, Camões apenas descreve a verdade histórica (não mitológica, nem ficcionada) do primeiro povo marinho universal, ou seja: o **Povo português** – antropónimo equivalente ao de **Os Lusíadas**, Lusos ou Lusitanos.

Isso faz, Camões, sem exaltação heróica, em torno de qualquer personagem individual.

É meu pensamento, modesto e desprezencioso.

Baseio-o no determinismo da semiologia literária que, embora não determinante, pode ser condicionante.

1.2 - Determinismo *crúzio*



Fig.4 Luís de Camões

Luís de Camões nasceu em 1525. Portanto, após a morte de Vasco da Gama, em Goa, a 24 de Dezembro de 1524.

Por isso, Camões, não conheceu esse capitão-mor, nem os demais **varões assinalados**, da armada que descobriu o caminho marítimo da Índia, no final do séc. XV.

Implicitamente, só por documento coevo, genuíno, Camões teria tomado conhecimento da estóica missão náutica de **Os Lusíadas** quatrocentistas. Talvez, quando frequentou as “*escolas menores*” do convento de Santa Cruz de Coimbra, a partir de 1543.

É isso natural, por orfandade paterna, sob tutela de seu tio, D. Bento de Camões, então, “**geral**” dos crúzios e “**cancelário**” da universidade de Coimbra.

Momento e lugar de formação escolástica, esses, conducentes à vasta e profunda erudição espelhada na inigualável obra literária de Luís de Camões, tanto no âmbito das **Humanidades** como das **Ciências**.

As **Humanidades**, alicerçadas no “**trívio**” afim à Gramática, à Retórica e à Dialéctica; as **Ciências**, fundamentadas no **quadrívio** referente à Aritmética, à Gramática, à Música e à Astronomia, luzes escolásticas que resplandem na **Opera Omnia** camoniana, como sóis de primeira grandeza da linguística lusíada.

Mas, além de mestres insignes, Camões, também ali dispunha da respectiva biblioteca conventual, repleta de livros raros e de manuscritos valiosos.

Destes, é exemplo o acervo do sem-número de códices da História de Portugal, desde as crónicas dos reis da Fundação da nacionalidade às dos da expansão de Portugal, “...*ainda além da Taprobana*” (I.1).

Neste caso destaco as crónicas de El-rei D. João II e de D. Manuel I, por Rui de Pina e outros cronistas-mor.

No facto em apreço, é óbvio, fundamentadas em relatos genuínos.

Tal era o Ms. 28 (“manuscrito”) dos cartáceos crúzios, descritivo noticioso, ímpar, da primeira viagem de **Os Lusíadas** à Índia, sob o comando de Vasco da Gama.

Documento histórico, hoje em dia, depositado na Biblioteca Pública Municipal do Porto com a cota nº 804.

Arquivou-o Alexandre Herculano, a mando do rei D. Pedro IV, em 5 de Junho de 1834.

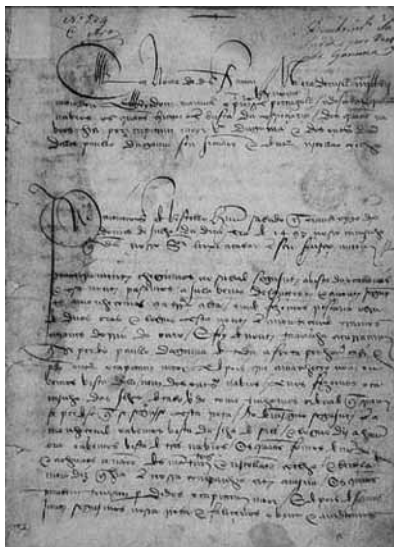


Fig.5 Ms. 804

Tal códice de grande valia histórica, quatrocentista (1497- 1499) consensualmente atribuído a Álvaro Velho do Barreiro, é o único relato conhecido de uma testemunha presencial, outiva e activa da **madre** das viagens trans-hemisférios, marítimos e terrestres. Diga-se, a memorável viagem de Vasco da Gama, precursora das subseguintes carreiras marítimas da Índia, do Brasil e, ... até, da derrota atlântica da circum-navegação de Fernando de Magalhães (1519-1522).

Por isso, a **Viagem** do Gama e o **Relato** de Álvaro Velho do Barreiro, são uma amálgama de **corpus** e **memória** indissociáveis, tal como no ser humano, vivo, é impossível separar a matéria do espírito.

É uma religação perene que, de certeza moral, Camões adoptou para nos construir o mais egrégio dos monumentos da **“Pátria Amada”** (Lus., X. 143) : **Os Lusíadas**, pois todo o documento literário, imperecível e de valia universal, é um monumento.

Mas, Camões, não só se teria inspirado no **Relato** noticioso de Álvaro Velho, como o utilizou diacrónica e sincronicamente, salvo na versificação histórica e mitológica do “Alto poder “, cristão e pagão (Lus., I.21).

Ora, a essência do descritivo camoniano é o feito náutico do **Povo Português** (colectivo), sinonímico de **os Lusíadas”** ou **Lusos**.

Não é jamais a aparência de qualquer *“Ulisses lusitano”*, de homérica *“odisseia henriquina”*, quer seja o *“Almirante da Índia”*(oriental) ou o *Navegador* do *“Sacro promontório”* que nunca navegou.

Ao primeiro, Vasco da Gama, *“...simples bicho da terra tão pequeno”* (Lus. ,I. 106). Camões, ainda o cita 48 vezes. Mas, ao outro, ao *“infante D. Henrique”*, apenas o menciona por duas vezes, uma das quais secundando seu irmão mais velho, o infante D. Pedro: - *“Olha cá dois irmãos, Pedro e Henrique, ...”*(Lus. , VIII. 37).

Em suma, a adequação entre o objecto noticiado por Álvaro Velho e o entendimento poetizado por Camões, leva-me a considerar o, ao tempo, **“códice 28”** dos crúzios, a matriz de transposição semiológica da linguagem noticiosa marítima, de primeira mão, para a linguagem versificada, epígona, de **Os Lusíadas**.

Demonstrei-o na abordagem do **“Livro V”** da obra histórico-literária **“encobrimentos nos Descobrimentos”**, edição da Câmara Municipal do Barreiro (1996).

Sintetizo-o adiante, em meras adequações semiológicas entre o **referente** noticiado e o **referido** poetizado, respectivamente, **significante** e **significado** do primeiro **povo marinho** à escala mundial.

Tal foi o luso **Povo Português** quatrocentista, criador da **mundividência** e da **mundivivência**, não é demais reiterar, pois é a essência de **Os Lusíadas**, desprovida da aparência sensível de ficções de ordem vária: alegóricas, mitológicas e/ou de natureza outra.

Entre muitas centenas, comprova-o os breves exemplos seguintes, sobre a inquestionável adequação entre o objecto do **Relato** noticioso de Álvaro Velho e o entendimento do transtexto poético de Luís de Camões, afim à **Viagem** do Gama à Índia (1497- 1499).

2 - Transtextualização semiológica

I – Exemplo – os navios e os capitães

Álvaro Velho do Barreiro diz:

(Fl.1) – “Na era de 1497, mandou el-rei D. Manuel, o primeiro deste nome em Portugal, a descobrir quatro navios, ..., dos quais ... ia por capitão-mor Vasco da Gama (**Fig.6**) e dos outros de um deles Paulo da Gama, seu irmão [mais velho], e do outro Nicolau Coelho.”

Luís de Camões poetiza:

(Lus., I. 1) – “As armas e os barões assinalados, ...”.



Fig.6 Vasco da Gama

Adequação semiológica:

– “**As armas**, da poética camoniana, correspondem aos assinalados “**quatro navios**”, pois uma **armada**, é um conjunto de navios armados, tidos por “**armas**”, como os de Vasco da Gama.

- “**os barões**”, ou varões ilustres (no plural de “*Os Lusíadas*”, e não no singular de “*Eneida*”, in Virgílio) são os citados capitães dos ditos navios, ou “**armas**”, da **armada** do Gama.

II – Exemplo – Partida “de Restelo”

Álvaro Velho diz:

/Fls. 1/2 – “*Partimos de Restelo*”.../ “*indo na volta do mar*”.

Camões poetiza:

(Lus., I. 1) – “*Que da Ocidental praia Lusitana, / Por mares nunca de antes navegados, ...*”.

Adequação semiológica:

a) – O Restelo é a “*Ocidental praia*” da “Lusitana” Lisboa e do Tejo lusitano, e não castelhano.



Fig.7 “Tejo lusitano”

b) – Pela primeira vez na história náutica da Humanidade, “... indo na volta do mar”, sem-fim, é o **referente** do verso camoniano “... por mares nunca de antes navegados” (Lus, I.1).

III – Exemplo – Em demanda de Calecut

Álvaro Velho relata:

(Fls. 35) - “... vindo sempre estes 23 dias com vento à popa que o menos que podíamos andar em esta travessia [do mar da Arábia] seriam seiscentas léguas”.

(Fls. 35/36) – “... e uma sexta-feira, que foram 18 dias de Maio [de 1498], vimos uma terra alta...” / “E ao outro dia [19.5.1498] viemo-la demandar e não nos chegámos tanto a ela... pelos muitos chuveiros e trovoadas que faziam em esta terra. ... E ao domingo [20.5.1498] fomos junto com umas montanhas, as quais são mais altas que os homens [Lusíadas] nunca viram, [e] estão sobre a cidade de Calecut.”

Camões poetiza:

(Lus. , VI. 38) – “... a leda, lassa frota [de “os Lusíadas”] / Com vento sossegado prosseguia, / ... / Pelo tranquilo mar [da Arábia] , a longa rota. / ...”

(Lus. , VI. 92) – “Já a manham clara dava nos outeiros! ... / Quando da celsa gávea os marinheiros / Enxergaram terra alta, pela proa. / Já fora de tormenta ... / ... / Disse alegre o piloto Melindano [s. “Ahmad ibn Májid”]: / Terra é de Calecu, se não me engano.”

IV – Exemplo – Calecut

a) – **Chegada**



Fig.8 Calcut

Álvaro Velho relata:

(Fls. 36) – “E depois que assim estivemos pousados, vieram de terra a nós quatro barcos... e nos disseram e amostraram Calcut.”

Camões poetiza:

(Lus. ,VII) – “Tanto que à nova terra [“os Lusitanos”] se chegaram,/Leves embarcações de pescadores/Acharam, que o caminho lhe mostraram/ De Calcut, onde eram moradores, /...”

b) – Desembarque

Álvaro Velho diz:

(Fls. 36) – “[Vasco da Gama] mandou um dos degredados a Calcut...onde estavam dois mouros de Tunes que sabiam falar castelhano e genovês. E a primeira salva que lhe deram foi ...: “Quem te trouxe cá?”...E que vínhamos buscar tão longe, e ele lhes respondeu:”Vimos buscar cristãos e especiarias.”

Camões poetiza:

(Lus. ,VII.23) – “Chegada a frota [Lusíada] ao rico senhorio [de Calcut], /Um Português, mandado, logo parte.”

(Lus. ,VII. 25) – “Vendo o mensageiro [um maometa], com jucundo/Rosto, como que sabe a língua Hispana, / Lhe disse:”Quem te trouxe a este mundo,/Tão longe da tua pátria Lusitana?”/.../”Vimos buscar do Indo a grão corrente, /Por onde a Lei divina se acrescenta”



Fig.9 Recepção Majestática

c) – Recepção majestática

Álvaro Velho descreve:

(Fls. 42) – “*El-Rei [de Calecut] estava em um patim, lançado de costas em uma camilha.../ e o céu de cima [da qual] era todo dourado.*”

Camões poetiza:

(Lus. , V.57) – “[“Os Lusíadas”] *entravam já na sala/Onde aquele potente Emperador/ Nua camilha jaz, que não se iguala/De outra alguma no preço e no lavor/No recostado gesto se assinala*”.

d) – Partida de Calecut

Álvaro Velho relata:

(Fls. 63) – “[E]... , visto como já tínhamos achado e descoberto o que vínhamos buscar, ... , houve por conselho o capitão-mor [Vasco da Gama] com os outros capitães [Paulo da Gama e Nicolau Coelho, nomeadamente] de nos partirmos de Calecut”.

Camões poetiza:

(Lus.,IX.12) – “[E de Calecut, a frota do Gama] se parte, as velas dando”

V Exemplo – “Ilha dos Amores”

a) – Em demanda



Fig.10 Ilha dos Amores

Álvaro Velho noticia:

(Fls.66) – “*Indo [as naus Lusíadas] assim ao longo da costa [do Malabar, rumo N], ... fomos ter com uns ilhéus que estavam obra de duas léguas de terra; e,*

(Fls. 69/70) – “*Ao outro dia [24.09.1498] ... fomos a pousar ... em uma ilha [Ange-diva], em a qual nos/ disseram que havia água [fresca].*”

Camões versifica:

(Lus. , IX.51) – “*Cortando vão as naus [Lusíadas] a larga via/.../ Desejando prover-se de água fria/ Pêra a grande viagem prolongada, /Quando, juntos, súbita alegria, / Houveram vista da ilha namorada.*”(Ange-diva).

b) – Torna-Viagem, partida da Índia

Álvaro Velho relata:

(Fls. 73) – “E depois, que tivemos água [fresca] tomada... , nos partimos da ilha de Angediva para Portugal”

Camões poetiza:

(Lus. , X.143) – “Podei-vos embarcar [e partir] que tendes vento/E mar tranquilo pêra a Pátria Amada.”

c) – “Boa paragem” do “terreno desejado”

Álvaro Velho rematou o **Relato** da viagem do Gama de modo inconclusivo.

(Fls.78/79) – “E seguimos nosso caminho com grande desejo de chegarmos [a Portugal] e vínhamos com vento à popa... , de maneira que nos pôs em boa paragem... ”; descritivo que

Camões também, sintetizou:

(X.144) – “Assim os [navios São Gabriel e Bérrio], foram cortando o mar sereno, / Com vento sempre manso, e nunca irado [à popa], /Até que [os **Lusíadas** marinheiros, da reduzida e exaurida frota do Gama] houveram vista do terreno/ Em que nasceram, sempre desejado,/... ”.

Adequação Semiológica:

O canto X, de **Os Lusíadas**, é o mais extenso.

Porém, das suas 156 estâncias, só duas se reportam à trama da torna-viagem, da Índia para Portugal, prova última, evidente, da transtextualização semiológica de **Os Lusíadas**, de Luís de Camões, extraída do **Relato** da viagem do Gama, de Álvaro Velho do Barreiro.

Eis, pois, o claro paralelismo entre a forma breve e inconclusa do termo-final da **Viagem** no excursão poético e noticioso.

Embora de registos gramaticais diferentes, é uma sinonímia literária condensada ou inacabada, comum na época.

Basta o exemplo de *Esmeraldo de Situ Orbis*, de Duarte Pacheco Pereira, também inconcluso.

É uma espécie subtil de desafio à descodificação imaginativa dos vindouros sobre os enigmas e os arcanos que ficaram na “**pena**” dos egrégios literatos de antanho.

Talvez, para que a sedução do mistério, do inacabado, suplante o desfecho “mais perfeito”.

É o caso das “obras de Santa Engrácia” que, acabadas, perderam toda a graça fantasista. Tendência abordada por Bernard Cerquignini, “in” História Crítica da Filologia (“Éloge de la variante: Histoire critique de la philologie”, Paris, Editions du Seuil, 1989).

3 - Paradigmas Semiológicos

3.1- Paradigma de “mundividência”

Em **Os Lusíadas**, de Luís de Camões,... **”está lá tudo”**, segundo ensinamento sábio e útil, do douto camoniano Prof. Justino Mendes de Almeida, digno de ampla divulgação.

Na temática em análise, é evidente que **Os Lusíadas** contêm “tudo”, mas mesmo “tudo”,... quanto Álvaro Velho do Barreiro relatou com substância precisa, embora concisa, sobre a MISSÃO marítima de que Vasco da Gama era o “*primus inter pares*”, no final do séc. XV. Missão geradora do “*Homo universalis*”, “*pater*” da **mundividência** e da **mundividência**.

Tal é o Homem cartesiano e cosmopolita dotado da capacidade mental e da sensibilidade cultural de **observar** (*s. , ver com atenção*) e **interpretar** “... *a grande máquina do Mundo, Etérea e elemental*,... “(*Lus. , X. 80*), e *miscigenar-se com o “Outro”, antípoda, “... bicho da Terra tão pequeno?”* (*Lus. , I.106*).

Assim aconteceu com o **Português marinheiro**, “... *da Ocidental praia Lusitana, “* (*Lus. , I.1*), ... *ainda além de “aquele oculto e grande Cabol/A quem chamais vós outros Tormentório,/ Que nunca a Ptolomeu, / Plínio, e quantos passaram, foi notório, / “* (*Lus. , V.50*).

É a síntese subtil, camoniana, de uma **“nova Mentalidade Nova”** na alvorada da Idade Moderna, do período histórico também tido como **era gâmica**, ou seja, ... a era da Cultura **“Do Tejo, pelo mar [liberum] que o Gama abraza, ...”** (*Lus. , X.10*). A **era gâmica**, do decorrente, **mar aberto** desde a boca do Tejo, que superou a milenária **era ptolomaica**, geocentrada no **mar fechado** mediterrânico, greco-romano.

Di-lo Fernando Pessoa:

E ao imenso e possível oceano/Ensinou estas Quinas [s. : quilhas] que aqui vês, /Que o mar com fim será grego ou romano:/ O mar sem fim é português.”
(in “Padrão”, 13,9.1918).

Tal foi a transição espaço-temporal, histórica, de longa duração, patente no **encontro** e **miscigenação** entre **Culturas** e **Civilizações**, antípodas e díspares, até então desconhecidas.

Relatou-o Álvaro Velho do Barreiro, em primeira mão, no confim atlântico da África austral, e ilustrou-o Camões, após:”... *convertido o grão Gigante [Adamastor] / Ao longo desta costa, começando/Já [os navios do Gama] de cortar as ondas do Levante [oceano Índico], ...”* (*Lus. , V.61*).

Isto é, a divisória máxima, onde o Atlântico acaba e o Índico começa. Portanto, um meridiano de referência entre o hemisfério Ocidental e o Oriental, geográfico e etnográfico.

Denota-o os excertos seguintes do **Relato** de Álvaro Velho. Fls. 6 ... – “*E à quarta-feira [22. Nov.1497], ao meio-dia passámos pelo dito Cabo de Boa Esperança, ao longo da costa, com vento à popa .. / E um sábado à tarde, dia de Santa Catarina [25.Nov.1497], entrámos em a angra de / (Fls. 7) São Brás”* [na actualidade chamada Mossel bay].

Estava cumprida a transposição da altura máxima da **mundividência** do Atlântico austral, no contorno do continente africano.

Daqui e então, avante começou a gênese da **mundivivência** criada por **Os Lusíadas**, segundo Álvaro Velho e Luís de Camões.

Esse foi o momento charneira, decisivo e dramático da Viagem do Gama, onde o Atlântico acaba e o Índico começa.

Fernando Pessoa o imortalizou no **diálogo semiológico** entre o “**Homem do Leme**” (Pero de Alenquer, piloto-mor da frota do Gama) e o “**Mostrengo ... que está no fundo do mar**”.



Fig.11 “O Homem do Leme” e o “Mostrengo”

Adequação semiológica pessoana (como a de **Camões** em **Os Lusíadas**) também baseada no **Relato** noticioso de **Álvaro Velho do Barreiro**.

Paralelismo poético-noticioso, que já abordei em 1993, tornando-o do domínio público, como co-autor na “Edição Crítica” coordenada por José Augusto Seabra, intitulada “Fernando Pessoa, Mensagem” ; Poemas Esotéricos – Colecção “Archivos” Nº.28 – Madrid, sob os auspícios da UNESCO (Pags.354/358).

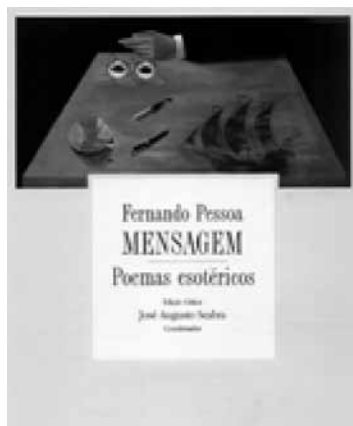


Fig.12 “Edição Crítica” - Mensagem

3.2 - Paradigma de “mundivivência”

Na angra de São Brás, o repórter da história relata:

Fls. 8) – *“Ao sábado [2.Dez.1497] vieram obra de duzentos negros entre grandes e pequenos, e traziam obra de doze rezes, entre bois e vacas, e quatro ou cinco carneiros. E nós, como vimos isso, fomos logo em terra e eles começaram logo de tanger quatro ou cinco flautas e uns tangiam alto e outros baixo, em maneira que concertavam muito bem para negros, de que se não espera música melódica e bailavam como negros. E o capitão-mor Vasco da Gama mandou tanger as trombetas lusitanas e nós [os Lusíadas] bailávamos e o capitão-mor [Vasco da Gama] também [bailava], de volta conosco...”*

Este é o contexto sociocultural, histórico, **significante** da **Cultura e Civilização** genuínas de um povo (Hotentote), que **Camões** transtextualiza, em **Os Lusíadas** com o seguinte **significado** poético:

(Lus. , V.62) – *“A gente que esta terra [angra de São Brás] possuía, / Posto que todos Etiopes eram, / Mais humana no trato parecial / Que os outros [da angra de Santa Helena] que tão mal nos receberam. / Com bailos e com festas de alegria / Pela praia arenosa a nós vieram, / As mulheres consigo e o manso gado / Que apacentavam gordo e bem criado.”*

(Lus. , V.63) *“... /... / Cantigas pastoris, ou prosa ou rima, / Na sua língua cantam, concertados / Co doce som das rústicas avenas, / Imitando de Tíro as camenas.”*

Veja-se pois, a **metalinguagem** camoniana, ímpar, transtextualizada do **Relato da Viagem**, original, o **Jornal noticioso**, dito de Álvaro Velho do Barreiro, super e subestruturas informativas da **História das Mentalidades**, inter-hemisférios geantropológicos.

É um fenómeno de comunicação humana e social ainda por descodificar e estudar em toda a extensão e profundidade, creio! É óbvio, mediante os sublimes e valiosos textos citados.

Ambos os excertos são, na essência, verdadeiros **bancos de dados** semiológicos, dignos de descodificação de per si e entre si, paralelamente – sobre os primórdios do cosmopolitismo de **os Lusíadas**, gerado no confim do **mar sem-fim**, com uma comunidade ainda não aculturada.

Esta miscigenação antropocultural é resultante do encontro, lhano e humano, entre o alienígena povo navegador, lusitano, e o aborígene povo campesino, africano, no final do séc. XV.

Numa imagem simbólica, foi como se a Civilização do “mar Ocidental”... galgando-a , a da “terra afro-austral” aculturasse.

Gérmem da multifária **comunidade lusófona** ali radicada – na África do Sul - , há muito tempo. Antropomiscigenação somática a cultural sem precedentes.

Concertaram-na, há mais de meio milénio, o *“doce som das rústicas avenas”* (Lus. , V. 63), africanas, e o envolvente timbre das metálicas trombetas lusitanas, num diálogo melómano, centrípeto e confraternizante, *“com bailos e festas de alegria”* (Lus. , V.62), à volta de *“quatro ou cinco flautas”* (**sic**) – umas tangendo **“alto”** e outras **“baixo”**.

Dado acústico digno de estudo semiológico adequado – entre o **significante** sonoro e o **significado** literal. Pois as flautas que tangiam **alto**, ou **agudo**, seriam pequenas, enquanto, as que emitiam sons **baixo**, ou **grave**, teriam maiores dimensões.

Tal espectro musical alargado, é afim ao concerto melódico e não ao rítmico de **batucada** africana, atávica.

Este é um aspecto surpreendente da Cultura de um povo [Hotentote] não arabizada e nem aculturada pela de outros continentes, até à aportagem dos Portugueses Denota-o o **Relato** de Álvaro Velho, de teor seguinte, repito:

“...concertavam muito bem para negros, de que se não espera tal género de música...” (Fls. 8).

E, ... outrossim em **Camões**, pois:

1. o “*doce som das rústicas **avenas**”*, corresponde à melodia das **referentes** flautas pastoris, de cana e/ou de osso tubiforme;
2. “**Títiro**” (pastor da égloga I de Virgílio) simboliza a **referida** comunidade pastoril (Hotentote), da angra de São Brás, e;
3. “**as Camenas**” sugerem as musas inspiradoras da poesia bucólica da tais pastores, negros, com quem as trombetas lusitanas dialogaram.
4. Linguagem melómana, luso-africana, boreal-austral, antípoda. Porém antropocêntrica, antecessora de qualquer outra no género à escala mundial- não é demais lembrar, com orgulho lusíada.

Logo a prolongaria a “*Língua andarilha*”, peregrina e cosmopolita, de que Luís de Camões é o arquétipo.

Por isso se diz: “**Língua de Camões**”, paradigma da logosfera, sem passaporte e nem fronteiras, desde a “*Ocidental praia Lusitana*” (Lus. , I.1) ainda além das “... *novas partes do Oriente*” (Lus. , X. 138), numa implícita diáspora cultural, para oriente do **meridiano de São Brás**, cenário e palco da histórica confraternização melómana, luso-austro-africana.

Aliás, charneira da radicação da **Língua andarilha (Portuguesa)** nas partes mais orientais dos continentes africano e indostânico, “ainda além da Taprobana” (Lus.I.1).

Assim aconteceu de imediato, com o descobrimento da vasta **costa africana do Natal**, território onde a frota do Gama estanciou a 25 de Dezembro de 1497, e prolongou nos dias santos seguintes, até **aos Reis**.

Este facto histórico da Civilização, foi relatado “in vivo” por Álvaro Velho do Barreiro, substrato da poética camoniana seguinte:

(Lus. , V. 68) – “*Trazia o Sol o dia celebrado [Natal] /Em que três Reis [Magos]/Das partes do Oriente /Foram buscar um Rei [Jesus], de pouco nado*”.

É mais um pomo de ouro da frondosa **Lusofonia**. Neste caso, afim à natividade secular da toponímia da República da África do Sul: a **província de Natal**, sediada em Durban (primitivo, “porto Natal”).

4 - Síntese conclusiva

Na essência do excuro marítimo, **Os Lusíadas** são o **significado** do **significante Relato** da memorável viagem do Gama à Índia, corpus literário do **Signo** máximo de um Povo marítimo: Lusíada, Luso ou Lusitano. Ou seja, o Povo, “pater” da **mundividência** e da **mundivivência**; as irmãs gêmeas da **Civilização** e da **Cultura** da “*Ocidental praia Lusitana, /.../ Ainda além da Taprobana*” (Lus. , I. 1)... “*Por mares nunca doutro lenho arados*”(Lus. , VII.30).

É o meu pensamento idoneísta, de não iniciado nos arcanos da **Verdade Suprema**, insuperante, da galáxia camoniana.

Por isso, ... o meu “**bem haja!**” ..., a quem por bem agir, incentivando e não apoucando o meu parco *engenho e arte* (Lus.I.2).

Bem haja! ..., a todos.

ACADEMIA DE MARINHA

O ENSINO NÁUTICO EM GOA
- SÉCULOS XVI A XIX -

JOSÉ MANUEL MALHÃO PEREIRA



LISBOA – 2007
VII

O ENSINO NÁUTICO EM GOA - SÉCULOS XVI A XIX

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pelo Membro Efectivo capitão-de-mar-e-guerra José Manuel Malhão Pereira, em 8 de Maio 2007.

Introdução

O ensino náutico em Portugal foi uma constante da nossa história, mesmo desde os primórdios da formação da nacionalidade, dada a natural vocação marítima da nação Portuguesa que mais tarde originou a sua imparável expansão a partir de meados do século XV.

Esse ensino teve enormes flutuações de eficiência e frequência, tendo-se concretizado principalmente na Metrópole. Contudo, também no Ultramar, especialmente no Brasil, Macau e Goa, se organizaram escolas de náutica e outras matérias que permitissem preparar gente habilitada a guarnecer navios e fortificações em terra.

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

Gostaria de vos dar um exemplo que ilustra o desconhecimento que se tem do passado relativamente recente, e que se reflecte em afirmações absolutamente erróneas expendidas por pessoas responsáveis que deveriam ter muito mais cuidado no que dizem.

Refiro-me a Kepler de Souza Oliveira Filho, do Departamento de Astronomia do Instituto de Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, que no sítio da Internet em que se fala da História da Astronomia no Brasil, afirma: “A Astronomia no Brasil iniciou há 171 anos, com o estabelecimento do Observatório Nacional pelo imperador Dom Pedro I em 1827, com o objectivo principal de manter a hora oficial para orientar a navegação...”¹

Este senhor, que será certamente um professor daquela universidade, esquece, entre outras coisas, o Observatório Astronómico da Bahia, de meados do século XVIII, onde o jesuíta José Monteiro da Rocha terá trabalhado, e o Observatório do Rio de Janeiro, referido por Watkin Tench, um oficial da Armada inglesa que por esta cidade passou

¹ Cf. <http://www.if.ufrgs.br/ast/hist/node1.htm>.

em 1787², que ao descrever os edifícios da cidade diz que “...quase me tinha esquecido de mencionar um observatório, que está situado no meio da cidade, e é razoavelmente dotado de instrumentos astronómicos de observação”

Esquece também, Kepler de Souza, as inúmeras expedições no Brasil de princípios do século XVIII para delimitação de fronteiras entre as possessões de Portugal e Espanha, onde a astronomia era o factor decisivo para a determinação de longitudes.

Tendo-me sempre interessado muito pelo estudo da náutica nos séculos XVII e XVIII, tenho recentemente incidido as minhas investigações sobre o jesuíta José Monteiro da Rocha, e a sua biografia mostra claramente o seu envolvimento na determinação de longitudes e os elevados conhecimentos que a Companhia de Jesus espalhava nos colégios do Brasil, antes da sua expulsão em 1759.

Isto é apenas um exemplo da pouca atenção que se tem dado ao estudo dos séculos mais recentes e da consequente construção de ideias preconcebidas que merecem a devida correcção.

É então sobre os séculos mais recentes que irei falar e curiosamente constatar, que mesmo antes da instituição em Portugal da Companhia dos Guarda-Marinhas em 1778, já em Goa havia ensino náutico em moldes muito semelhantes ao que se ministrava na Europa.

Irei fundamentalmente basear-me nos excelentes trabalhos de Valdez dos Santos, *Setecentos Anos de Estudos Navais em Portugal*³ e de Júlio Gonçalves, na sua “A Aula de Navegação e a Academia de Marinha de Goa- 1699-1871”, incluída nas *Notícias das Armadas de Cruzeiro da Índia*, publicadas em 1943 nos Anais do Clube Militar Naval⁴.

² Cf., Watkin Tench, *A Narrative of the Expedition to Botany Bay*, The Project Gutenberg eBook, 2006, <http://www.gutenberg.org/files/3535/3535-h/3535-h.htm>. Ao passar pelo Rio de Janeiro, a armada desta expedição Inglesa destinada à colonização da Austrália, fundeou no Rio de Janeiro em 1787, e o autor, narrando as suas experiências no Rio de Janeiro afirma, entre outras coisas:- “Among other public buildings, I had almost forgot to mention an observatory, which stands near the middle of the town, and is tolerably well furnished with astronomical instruments. During our stay here, some Spanish and Portuguese mathematicians were endeavouring to determine the boundaries of the territories belonging to their respective crowns. Unhappily, however, for the cause of science, these gentleman have not hitherto been able to coincide in their accounts, so that very little information on this head, to be depended upon, could be gained. How far political motives may have caused this disagreement, I do not presume to decide; though it deserves notice, that the Portuguese accuse the Abbee de la Caille, who observed here by order of the King of France, of having laid down the longitude of this place forty-five miles too much to the eastward.”. Apenas referimos este autor e transcrevemos o seu texto para acentuar a injustificada ignorância de um Brasileiro responsável, que na historiografia recente sobre a história do Brasil encontraria alguns elementos que lhe permitiriam não fazer afirmações inadequadas. Um excelente trabalho de dois brasileiros, Carl Ziller Camenietzki e Fábio Mendonça Pedrosa (“O Retorno do Cometa de 1682 e os Trabalhos da Juventude de José Monteiro da Rocha”, in Luís Saraiva and Henrique Leitão, *The Practice of Mathematics in Portugal*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2004), poderiam lançar alguma luz sobre o assunto.

³ Cf. Nuno Valdez dos Santos, *Setecentos Anos de Estudos Navais em Portugal*, Lisboa, Academia de Marinha, 1985. Neste valioso trabalho, o autor historia a evolução do ensino náutico em Portugal desde os tempos de D. Dinis até fins do século passado, baseando-se em profunda e variada investigação que justifica com quase duzentas notas de rodapé. É portanto um excelente meio para os investigadores interessados detectarem fontes, que lhes permitirão aprofundar os seus estudos em diversas áreas e que lhes permitirão tirar as suas conclusões.

⁴ Cf. Júlio Gonçalves, *Notícias para a História das Armadas de Cruzeiro da Índia*, Lisboa, 1943.

Referirei também outras fontes, nomeadamente os estudos de Menezes de Bragança em a *Índia Portuguesa*, publicada em Goa em 1923 e Maria de Jesus do Mártires Lopes na sua *Goa Setecentista*⁵. Finalmente exporei alguns resultados positivos de investigações que recentemente efectuei e que lançaram mais alguma luz sobre este assunto.

Constatarei finalmente o quanto é incipiente o nosso conhecimento sobre este assunto e quanto ele se poderá esclarecer se se proceder a investigações profundas nos arquivos de Goa.

Os primórdios do ensino náutico em Goa

Desde a conquista de Goa e logo durante a gestão do território por Afonso de Albuquerque, se tornou evidente que era necessário preparar os seus habitantes e os que vinham da Metrópole, para guarnecerem eficientemente as Armadas que controlavam um vasto território marítimo.

Foi então necessário dotá-los de conhecimentos básicos de marinharia, manobra, construção naval e outras matérias relacionadas com a condução dos navios, que não só seriam ministradas na prática de bordo, mas também em terra.

Segundo Valdez dos Santos, “...dos operários gentios que trabalhavam na Ribeira Grande ou das Naus [em Goa], Afonso de Albuquerque escolheu os mais espertos e hábeis e mandou que lhes ensinassem, a moldes europeus, a «construção e aparelho».”. Logo em seguida, o mesmo Afonso de Albuquerque terá criado “... uma verdadeira, embora pequena, escola de aprendizagem marítima em que, a futuros marinheiros, ensinava-se «manobra e navegação», terminando o seu ensino perante um «examinador e dois assistentes» escolhidos entre os melhores capitães das Armadas do Reino⁶.

Segundo Júlio Gonçalves⁷, logo em 1546 D. João III recomenda ao Vice-Rei D. João de castro que funde estudos em locas apropriados.

Em 1615, Filipe II, numa carta ao Vice-Rei Jerónimo de Azevedo, e em reposta a uma deste que falava dos muitos estudos que há no território, ordena que os mesmos se devem concentrar na cidade de Goa.

Em 1699 escreve o Rei ao Vice-Rei, António Luiz Gonçalves, ordenando a instauração de uma *Aula* para ensinar fortificação, “para que assy possa nessa mesma Conquista haver Engenheiro e se evitem as despesas que se fazem com os que vão deste Reino e as faltas que fazem ao meu serviço.”. Esta diligência não chegou a dar frutos, porque o Engenheiro que em Goa exercia essa função não estava preparado para o efeito segundo a opinião do Vice-Rei, e da Metrópole não se tomou, como deveria ser, a decisão do envio de pessoa habilitada.

⁵ Cf., Maria de Jesus dos Mártires Lopes, *Goa Setecentista. Tradição e Modernidade*, Lisboa, Universidade católica, 2ª ed., 1999.

⁶ Cf., *op. cit.*, p. 25.

⁷ Cf. *op. cit.*, pp. 32-35.

Finalmente em 1759 o Vice-Rei, D Manuel de Saldanha e Albuquerque, Conde da Ega, decide criar uma “Aulla de Navegação”, não sem no ano anterior ter informado o Rei da necessidade de criação dessa Aula. Três anos mais tarde, quando os primeiros alunos saíram, o Vice-Rei informa Lisboa que os resultados foram bastante positivos.

O recrutamento de Oficiais e o ensino náutico na Metrópole

Vejamos entretanto, muito brevemente, o que se passou e passava na Metrópole.

O ensino náutico esteve a cargo do Cosmógrafo-mór durante quase três séculos, tendo a Companhia de Jesus, com os seus Colégios a partir de 1578 e até à sua extinção em 1759, e especialmente o Colégio de Santo Antão e a Universidade de Évora, tido papel relevante na formação dos pilotos e oficiais embarcados.

No que respeita à formação de oficiais, e já no século XVIII em que as exigências técnicas da navegação e do apetrechamento dos navios implicava uma mais completa formação, só em 1761, por decreto de 2 de Julho, o Marquês de Pombal tentou regularizar o seu recrutamento.

Nesse decreto previa-se a criação de um corpo de Guarda-marinhas, que inicialmente foram em número de 24, com a graduação de alferes e os mesmos soldos, insígnias e uniformes, tendo estes as cores usadas pelos oficiais de marinha⁸.

Esse recrutamento era anteriormente feito de nobres que seguiam essa carreira, pouco apetecida aliás, dada a sua dureza, da classe de Mestres e Pilotos, que em certas condições poderiam aceder ao posto de oficial, da classe de sargentos de mar e guerra (provenientes das classes da marinhagem), que embora alojassem à proa eram considerados oficiais, e finalmente de oficiais do Exército, incluindo os dos corpos de infantaria de marinha e artilharia, que passavam à Marinha. Note-se que o inverso também se dava.

Os guardas-marinhas dessa primeira incorporação, que se exercitavam a bordo sem frequentarem qualquer estabelecimento em terra, não tiveram um comportamento satisfatório, pelo que em 1774 Pombal manda reformar todos os que não tenham obtido promoção e extingue o corpo de guardas-marinhas.

Note-se que em Espanha, França e Inglaterra se adoptaram procedimentos idênticos, mas que estas potências, cuja organização era em parte um modelo para o nosso país, se anteciparam em algumas décadas na solução deste problema.

Finalmente em 1779, sendo Ministro da Marinha Martinho de Melo e Castro, cria-se em Lisboa a *Academia Real da Marinha*, para as duas Marinhas.

Esta Academia, na qual se ministrava matemática, mecânica aplicada ao aparelho dos navios e náutica, foi uma instituição que provou ser de elevado nível e que mais tarde evoluiu para se tornar na *Escola Politécnica* e finalmente na *Faculdade de Ciências de Lisboa*.

⁸ Cf., Tancredo de Morais, “Esboço Histórico”, in *Os Primeiros Cem Anos da Escola Naval*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1945, p. 16.

Evolução do ensino em Goa

Entretanto em Goa a *Aula de Navegação* do Conde da Ega é avalizada pelo Rei com a *Instrução 31* do Marquês de Pombal levada pelo Governador D. José Pedro da Câmara (que governou de 1774 a 1779), que entre outras diligências manda recrutar 14 guardas-marinhas, com idades dos 10 aos 14 anos, para frequentarem a *Aula de Náutica*⁹.

Em 1774 é criada, pelo mesmo Governador a *Aula de Artilharia* cujo programa incidia principalmente no curso de Belidor, muito apreciado na Europa (nomeadamente em Lisboa), e usado para leccionar em escolas da especialidade¹⁰.

Em 1784 é a *Aula de Navegação* reformulada pelo Governador D. Frederico Guilherme de Sousa, passando a designar-se por *Aula de Marinha*, tendo dois lentes, usando como programa o Curso de Bezout, também muito utilizado na Europa e que em Portugal seria posteriormente traduzido¹¹.

Segundo Júlio Gonçalves, “Por trinta anos seguidos, a Aula de Marinha de Dom Frederico deu boa conta de si: dela saíram alguns bons oficiais de pilotagem e de combate, numa fase em que o litoral, infestado de piratas, mais necessitava que se impuzesse a soberania.”.

Em 1810, atendendo a contingências várias, o Vice-Rei José Maria Silveira e Lorena, Conde Sarzedas, reuniu as duas aulas num curso único, tendo em 1807, face à falta de profissionalismo do lente então em funções, substituído o mesmo por dois lentes vindos da metrópole. Passou a Aula, já com alguma importância a poder-se considerar uma Academia.

⁹ A instrução dizia, entre outras coisas: “Ordena mais o dito Senhor que no Arsenal de Goa haja quatorze Guardas-marinhas que entrem na Aulla de Náutica que manda estabelecer, desde a idade de dez anos completos e não menos, até a de quinze anos e não mais; sendo pessoas de nobreza distinta e justificada na presença de do General do Estado com as qualificações que a Lei dos cadetes determina.”. Cf., Júlio Gonçalves, *op. cit.*, p. 35.

¹⁰ Bernard Forest de Belidor nasceu na Catalunha em 1693 e morreu em Paris em 1761. Educado por um pai adoptivo francês, oficial de artilharia, que o orientou pela vida fora, proporcionando-lhe meios para se educar. Enquanto dava aulas numa escola de artilharia, publicou o seu curso de matemática para uso da artilharia e do exército, que foi publicado em várias línguas e múltiplas edições, sendo usado nos estabelecimentos de ensino militares Europeus mais importantes. Cf. *Nouvelle Biographie Générale Depuis les Temps les Plus Reculés Jusq’a nos Jours, Avec les Renseignements Bibliographiques et L’Indication des Soudes à Consulter*, coord. de M. Le Dr. Hoefer, Paris, Firmin Didot Frères, 1855, Tome 5, p. 196. Entre outros, os seus estudos sobre as propriedades da pólvora e da sua correcta aplicação na artilharia ficaram famosos na época.

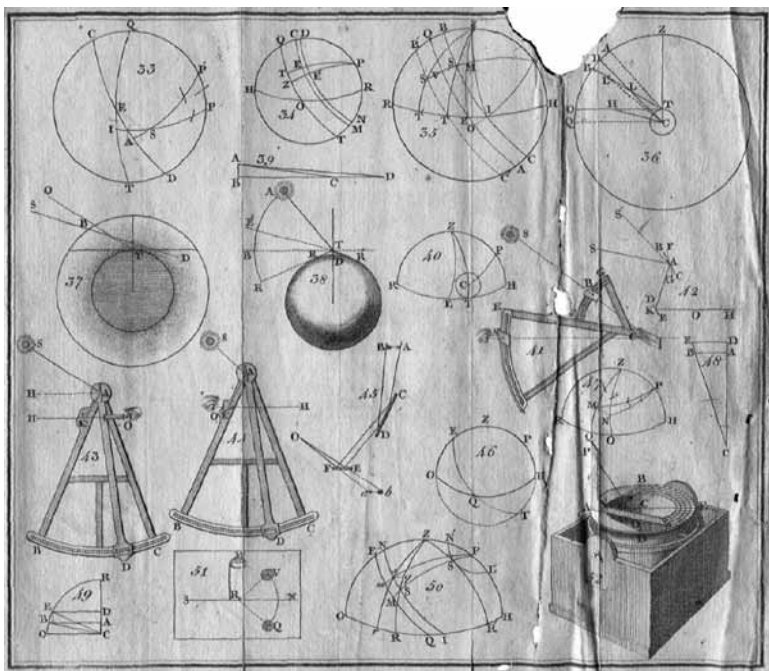
¹¹ *Cours de mathématiques à l’usage des gardes du pavillon et de la marine, avec un traité de navigation*, em dois volumes, de Étienne Bezout, publicados entre 1764-67, foi traduzido para Português por Custódio Gomes de Villas-boas em 1785. A obra de Bezout é vasta e o seu *Tratado de Aritmética* foi traduzido por José Monteiro da Rocha em português em 1773 e esta tradução foi reimpressa diversas vezes, sendo a última em 1826. Também Monteiro da Rocha traduziu de Bezout os seus *Éléments d’Analyse mathématique* (de que foram publicadas edições em 1774, 1793, 1801 e 1818). A seguir se transcreve de <http://www.polybiblio.com/abrieux/49423.html>, a descrição bibliográfica da obra *Cours de Mathématiques ...* : « **BEZOUT, E.** *Cours de mathématiques, à l’usage des gardes du Pavillon et de la Marine* Paris, Baudelot & Eberhart, 1784 et An II (1794), 6 vol. in-8, vol.1: XVI, 254pp.; vol.2: VIII, 357, (1bl)pp., 7pl.; vol.3: XII, 488pp., 4pl., 1tabl.; vol.4: VIII, 432pp., 5pl.; vol.5: VIII, 479, (1bl)pp., 11pl.; vol.6: XVI, 319, (1bl), (90)pp., 6pl., 4 cartes veau marbré, dos à nerfs ornés, encadrement d’un filet à froid sur les plats, tranches rouges. (Rel. de l’ép.) ».

¹¹ Cf. *op. cit.*, pp. 36, 37.

Contudo, só em 1816 o Vice-Rei, D. Diogo de Sousa, promulga novos estatutos em que "... passava a existir com foro régio a *Academia Militar de Goa*, com um curso comum de três anos, para exército e marinha, regulados pelos métodos e programas da Universidade de Coimbra; e um curso especial de dois anos para cada uma das armas, com cadeiras de Fortificação, Minas e Artilharia para o exército, e Marinha e Navegação para a armada. Em 1820 era-lhe anexada uma Aula de Desenho."¹²

Por sua vez com o seu sucessor, D. Manuel de Portugal e Castro, o ensino passou para 5 anos com matérias teóricas ainda mais desenvolvidas e com prática de aparelho e manobra num modelo de navio de doze pés de quilha, critério usado mais tarde na Escola naval da Metrópole com a corveta *Paciência*.

Dos lentes da altura (ou do passado recente; o autor é pouco claro nesta afirmação), Júlio Gonçalves refere os capitães-de-mar-e-guerra José Joaquim de Vasconcelos¹³, João Baptista Verquin, Diogo da Costa d'Ataíde e Teive e José Alves de Sousa, os capitães-tenentes José Joaquim de Sousa e Joaquim Bernardino Biancardi e ulteriormente os oficiais saídos da própria Academia: José e Manuel da Costa d'Ataíde e Teive, José Vicente Rançosa, Maurício da Costa Campos, Joaquim Mourão Garcez Palha e D. Lourenço de Noronha.



Uma das muitas figuras da tradução portuguesa da obra de Étienne Bézout

¹² Cf. Júlio Gonçalves, *A Ribeira das Naus ...*, pp. 38, 39.

¹³ Que como veremos adiante foi lente com o governador D. Frederico Guilherme de Sousa, a quem ofereceu as suas *Lições de Navegação*.

Na longa lista de cadetes e guarda-marinhas exposta na figura seguinte e referida pelo nosso Doutor Júlio Gonçalves, ele próprio natural de Goa, se poderão reconhecer, eventualmente, alguns bisavôs de oficiais da Armada actuais!¹⁴

A Academia, depois desta fase produtiva, foi em 1841 substituída pelo então governador, José Joaquim Lopes de Lima por uma *Escola Matemática Militar* donde se excluiu o curso de Marinha.



Corveta *Paciência* na antiga Escola naval

In Os Primeiros Cem Anos da Escola Naval

Este governante considerava que os bons oficiais se faziam no mar, pelo que apesar de manter uma *Aula de Pilotagem*, passou a ordenar que a instrução se desse a bordo dos navios.

Contudo, o Capitão-de-mar-e-guerra Joaquim Mourão Garcez Palha, ele próprio formado na Academia de Goa e que lhe sucedeu, restabeleceu a cadeira de Marinha na então chamada *Escola Militar* com a paralela criação de um curso de pilotagem.

Em meados do século XIX o Marquês de Sá da Bandeira, Presidente do Conselho Ultramarino, propõe a criação na Índia um *Instituto de Instrução Superior* com seis cursos diferentes, sendo o quarto o *Curso de Marinha*, mas o governador António César Vasconcelos, coadjuvado por Cunha Rivara, não aceitou a sugestão.

Em 1871, foi criado um *Instituto Profissional* onde se ministrava também um Curso de Pilotagem.

E assim terá terminado uma acção importante da nossa administração naquele território.

¹⁴ Cf., *op. cit.*, pp. 39, 40.

Novas fontes e sugestões para o futuro

As informações acima expostas são baseadas na investigação das entidades referidas. Verifica-se, contudo, que muito mais se poderá adiantar sobre o assunto, visto que em Goa haverá certamente mais elementos que darão uma mais coerente panorâmica do que se passou no ensino náutico em Goa.

O seu confronto com algumas fontes recentemente detectadas em arquivos em Lisboa e Évora, permite avançar que muito haverá ainda a esclarecer sobre este assunto, que consideramos importante porque não só corresponde á história da náutica como também à história da ciência no nosso país e da expansão do conhecimento para outras áreas do globo.

Um dos documentos que há já alguns anos consultei na Biblioteca da Ajuda é um *Tratado da navegação Theorica e Pratica segundo a ordem e Methodo como se ensina na Aula de Navegação aos oficiais da Marinha desta Cidade de Goa*. É de Frei Leandro da Conceição da ordem de S. Agostinho Lente da dita Aula e datado de 1775. É portanto referente ao período de governação de D. José Pedro da Câmara, tem cerca de 85 pp., de boa leitura e como apenas refere assuntos de matemática e geometria admito que a parte respeitante á navegação propriamente dita esteja noutro documento que está perdido. Veja-se então que há aqui um padre, que é lente de navegação, não sendo contudo mencionado nos estudos anteriormente referidos.

Graças à colaboração amiga e desinteressada dos nossos camaradas coronel de Mar e Guerra Valdez dos Santos e Comandante Juzarte Rolo, a quem mostrei interesse em conhecer melhor este assunto, foi-me possível detectar outros documentos que supomos não terem sido referidos por outros autores.

O mais significativo, para o qual Valdez dos Santos me chamou a atenção, são umas *Lições de Navegação*, manuscrito da autoria de José Joaquim de Vasconcelos, que pelo que me é dado compreender pelo cruzamento de informação, é o capitão-de-mar-e-guerra acima referido como um dos primeiros lentes da Academia.

Esse trabalho em dois volumes, excelentemente manuscritos, com quase novecentas páginas, com a data de 1786, foi oferecido ao governador da altura, Frederico Guilherme de Souza como se poderá ver pelos excertos que apresento nas gravuras¹⁵.

O autor, que se orgulha de ter sido aluno de João Ângelo Barnelli, Miguel Franzini e Miguel António Ciera (todos seus professores em Lisboa), afirma no Prefácio (página VI) que se baseia entre outros em Dulague,

¹⁵ Cf., José Joaquim de Vasconcelos, *Lições de Navegação Para Uso dos Educandos do Corpo da Marinha Real de Goa*, 1786, Arquivo Histórico Ultramarino, Ms. No 309.

**Lista do corpo docente da Academia de Goa em várias épocas e dos cadetes
e guarda-marinhas apresentada por Júlio Gonçalves no seu trabalho**

Lentes (Cap. M. G.)

- José Joaquim de Vasconcelos
- João Baptista Verquain
- Diogo da Costa d'Ataíde e Teive
- José Alves de Sousa

Lentes (Cap. Ten.)

- José Joaquim de Sousa
- Joaquim Bernardino Biancardi

Lentes formados na Academia

- José Manuel da Costa d'Ataíde e Teive
- José Vicente Rancosa
- Maurício da Costa Campos
- Joaquim Mourão Garcez Palha
- D. Lourenço de Noronha

Guarda-Marinhas e Cadetes

- Costa Campos
- Ataíde e Teive
- Soares da Veiga
- J. D. Carneiro de Sousa e Faro
- Florêncio de Morais Sarmento

- Joaquim Correia da Silva e Gama
- Caetano Maria Pereira Garcez
- José Gomeiro Lobato de Faria
- Diogo de Mendonça Corte-Real
- João António de Mello Sotto-Maior Telles
- Matias Custódio Gonçalves
- D. José Maria de Castro
- José António Diniz Ayala
- João de Melo Sampaio
- Raymundo Venancio Rodrigues
- Raymundo Maria Corrêa Mendes
- Thomaz José Peres da Silva
- E muitos outros

Livro de Navegação, em dois volumes, cerca de 900 páginas,
destinado à instrução em Goa (1786)



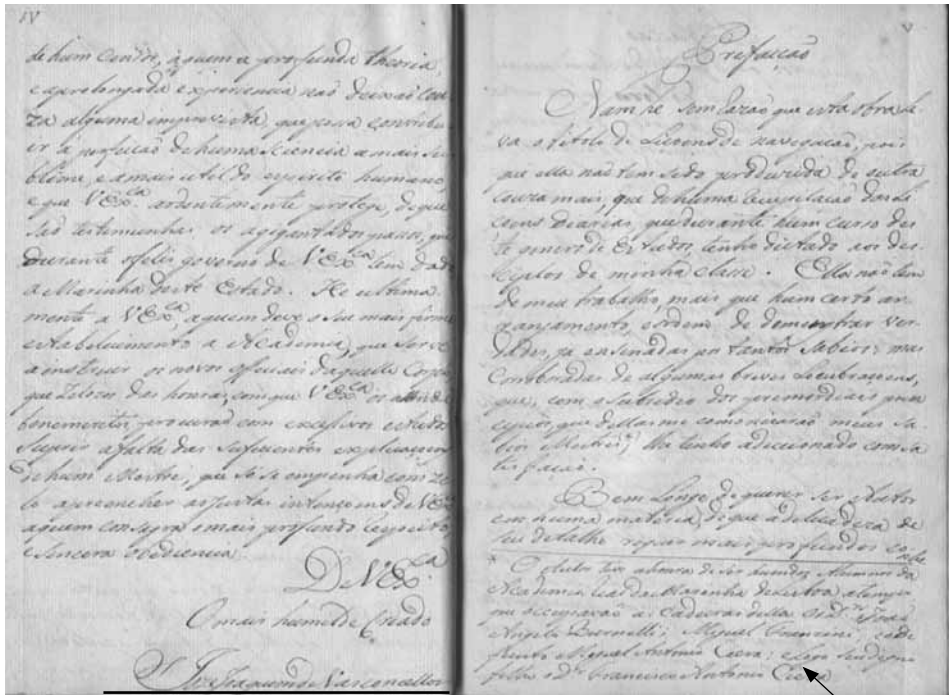
Arquivo Histórico Ultramarino, L. R. (M), nº 309

Bouguer, (prestigiados autores franceses de náutica) e ainda em Francisco Xavier do Rego. Na página seguinte refere Étienne Bezout, que terá sido uma das suas principais referências.

Além de inúmeras tabelas, são também apresentadas gravuras, tanto na primeira como na segunda partes, que aparentemente são originais e a obra, onde se trata de toda a matéria necessária à condução da navegação, nomeadamente os métodos de obtenção da latitude por extra-meridianas (método de Doves) e de obtenção da longitude por distâncias lunares e pelo cronómetro, estão absolutamente actualizadas.

Parece-nos até que este manual se antecipou à tradução para português, por Custódio José Gomes de Villas-boas do *Cours de Mathématiques* de Bezout, que era a referência principal para o ensino da náutica no nosso país até à publicação do *Piloto Instruído* de António Lopes da Costa Almeida (1830) e da *Astronomia Spherica e Nautica* de Matheus Valente do Couto (1839)¹⁶.

¹⁶ Cf., *Curso de mathematicas para uso do corpo Real d'Artilbaria e da Marinha. Por Monsieur Bezout...*; Traduzido em Portuguez Por Custódio Gomes de Villas-Boas, Lisboa, Imprensa Régia, 1819-1824. Note-se que Vilas-boas faleceu em 1808. Ver ainda António Lopes da Costa Almeida, *O Piloto Instruído ou Compendio Theorico-Pratico de Pilotagem, ...* Lisboa, Imprensa Regia, 1830 e ainda Matheus valente do Couto, *Astronomia Spherica e Náutica*, Lisboa, Academia das Ciências, 1839.



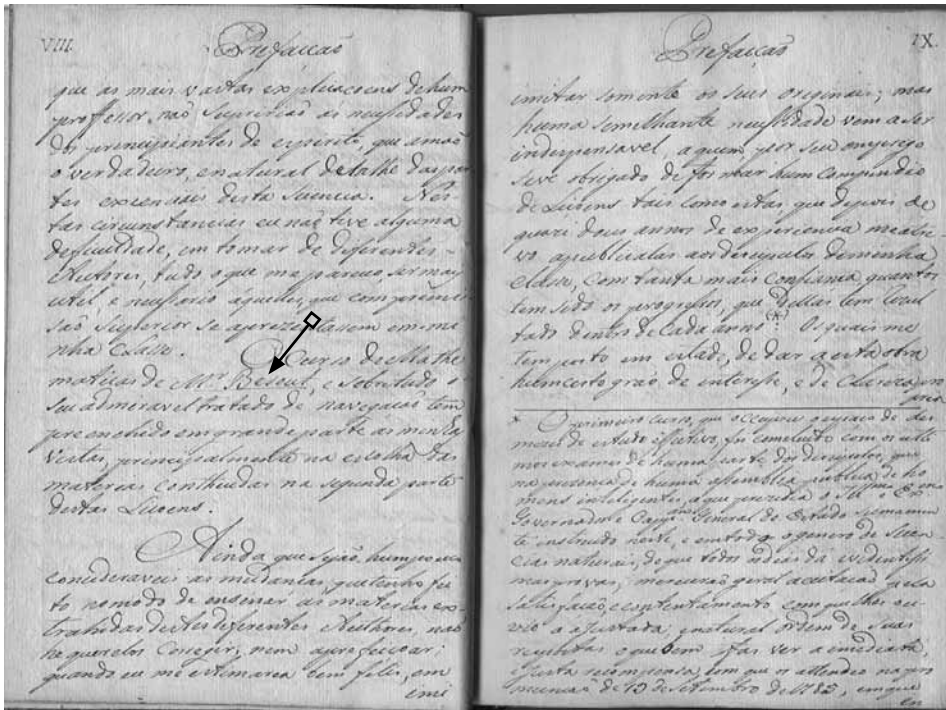
Arquivo Histórico Ultramarino, L.R. (M), nº 309

Professores

Além disso, estes apontamentos serviriam perfeitamente para a instrução em Lisboa, mas, muito possivelmente e como é hábito, não foram usados porque houve na Metrópole quem quisesse evidenciar-se no assunto, desperdiçando-se um bom trabalho já feito e útil. Quão actuais são estes procedimentos!

Refiro ainda outro códice, detectado por Juzarte Rolo na Biblioteca Pública de Évora, que é anónimo, tem cerca de 110 páginas, e engloba 4 documentos que versam assuntos diferentes. O primeiro trata de navegação, o segundo de astronomia de posição, o terceiro de marés e o quarto de cálculo logarítmico e trigonométrico.

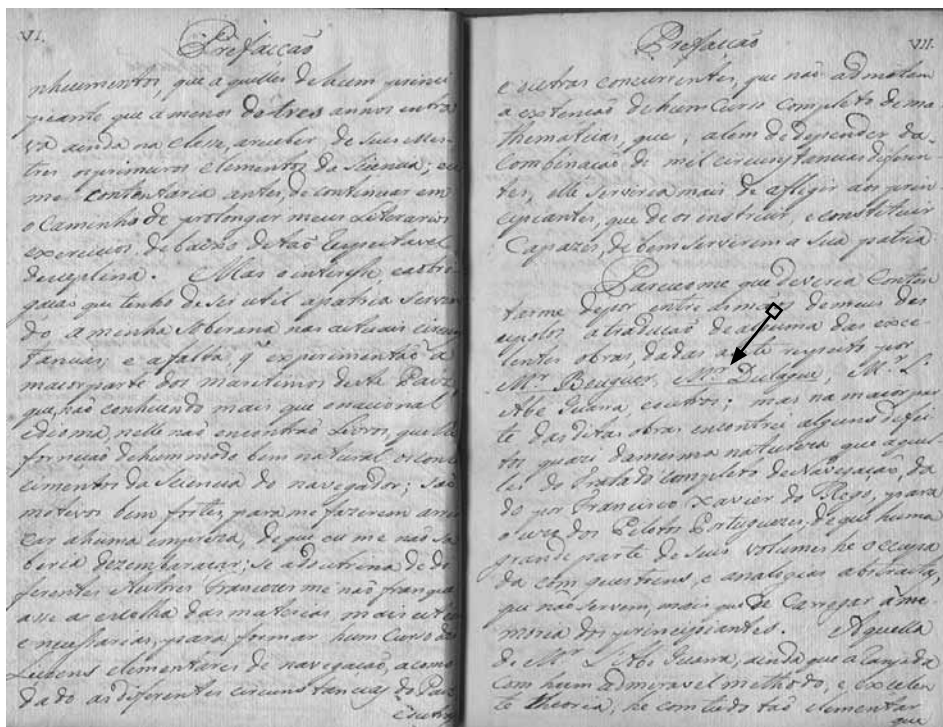
Não está datado e na sua primeira parte, que trata como se disse de assuntos relacionados com a condução da navegação, há dois exemplos que demonstram que esta parte do códice, pelo menos, se destinava a auxiliar aulas em Goa ou é cópia de um aluno de uma escola de Goa. Mas como todos os documentos estão arquivados em conjunto, todos os outros deveriam ter a mesma origem.



Na gravura vê-se a segunda página do primeiro manuscrito e ainda a inequívoca informação de que o autor se encontrava na Índia.

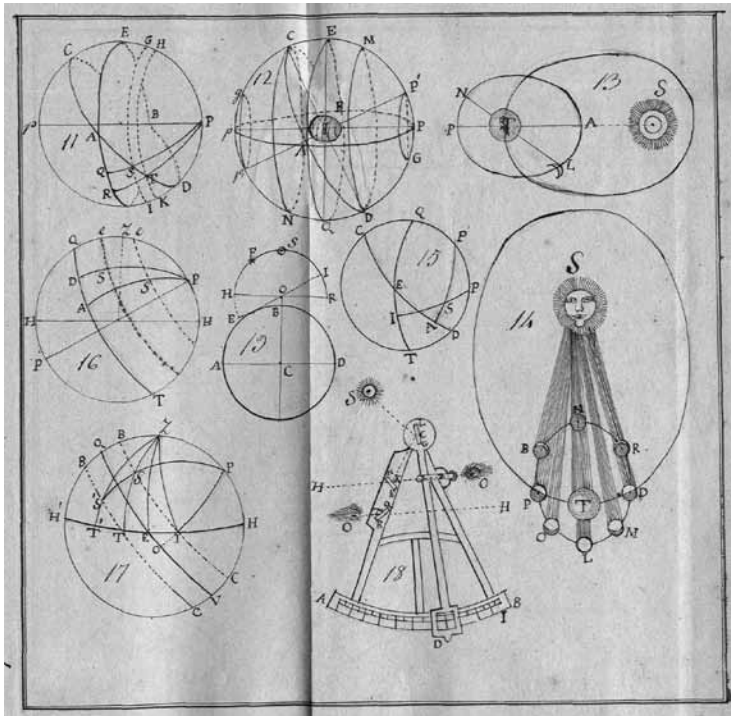
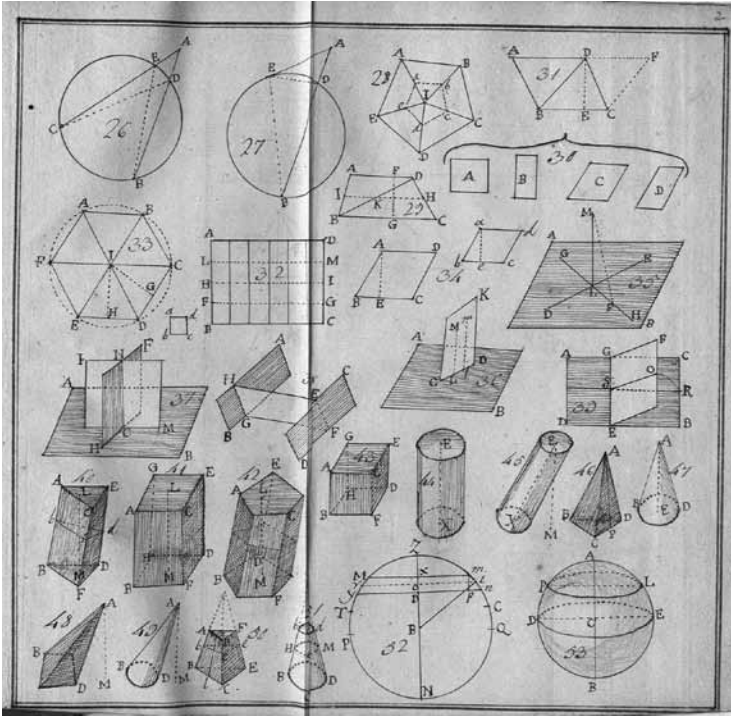
Outro manuscrito, também detectado por Juzarte Rolo na Biblioteca Pública de Évora e que recentemente vi referenciado por Maria de Jesus dos Mártires Lopes na sua *Goa Setecentista*, corresponde às *Ordens Que se hão de Observar na Aula da Marinha de Goa e Methodo que se deve seguir no ensino*¹⁷. Tem 22 páginas e seria em moldes actuais o “regulamento” da Aula. Apresenta-se a página 1 na figura seguinte assim como outra página onde se fala no método do ensino, descrevendo algumas das matérias a dar aos alunos.

¹⁷ Cf., Maria de Jesus dos Mártires Lopes, *Goa Setecentista: Tradição e Modernidade (1750-1800)*, 2ª ed., Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 1999, pp. 281, 282.



Também os Estatutos da *Academia Militar de Goa*, publicados em Pangim em 1820, estão claramente transcritos num trabalho de José Ricardo da Costa Silva Antunes publicado em 1886 na sua *História da Escola do Exército*, do qual extraímos os excertos apresentados na figura seguinte, onde se notam parte das matérias a ministrar ao curso de Marinha¹⁸.

¹⁸ Este Regulamento está em José Ricardo da Costa Silva Antunes, *História da Escola do Exército*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886. Esta informação foi-me fornecida por Valdez dos Santos.



Conclusões e comentários finais

A análise dos textos e documentos anteriormente expostos, podem-nos permitir extrair as seguintes conclusões.

- A instrução náutica em Goa terá sido preocupação das autoridades logo desde o início da conquista do território e quando se tentou cimentar o poder marítimo português no Índico e Pacífico Oeste.
- No século XVIII, devido ao aumento da complexidade dos métodos de condução da navegação e da progressiva diferenciação das marinhas de comércio e militar, foram em Goa instituídos estabelecimentos de ensino da náutica, em moldes Europeus, que em parte se anteciparam aos esforços feitos na Metrópole para acompanhar as potências marítimas Europeias nessa área.
- Apesar das naturais flutuações na qualidade e continuidade do ensino, verificou-se que as matérias ensinadas eram de elevado nível e que os frutos desse ensino foram positivos.
- Apesar da utilização dos manuais, principalmente franceses, serem dos mais avançados para a época, há pelo menos a tentativa de produzir localmente textos, como os dois exemplos que apresentámos, sendo um deles de elevado nível. Além disso, sendo em português, e tendo como fontes não só Bezout, como outros conceituados autores Europeus, além da experiência do autor, foram um excelente meio de modernizar os alunos que exerciam a sua actividade naquela área.
- Este texto poderia até ser usado nas outras escolas, em Macau ou mesmo na Metrópole, apesar de sabermos que a tradução do Curso de Matemática de Bezout ser o livro adoptado por muitos decénios.
- Contudo as informações disponíveis para se poder melhor avaliar do impacto do ensino náutico em Goa e no Oriente em geral, não são suficientes e tudo indica, que a interrupção brusca das relações entre o nosso País e Goa em 1961, impediram um aprofundamento do assunto.
- Nestas condições, considero ser muito importante uma cuidada investigação deste assunto nos arquivos de Goa, que certamente terão material que muito esclarecerá não só o nosso contributo para a evolução da ciência náutica, como da ciência em geral, naquela parte do globo. Apenas acrescento que o ensino técnico-militar no Brasil foi muito recentemente estudado por Luís Saraiva, que nos deu notícias muito frescas sobre o assunto há cerca de duas semanas na Faculdade de Ciências, e que o ensino em Macau, nesta área, também foi importante mas não está ainda suficientemente estudado.

Antes de terminar, e fazendo recordar o por vezes muito esquecido contributo para a educação das populações com quem contactámos a partir de meados do séc. XV, permitam-me citar uma observação contida num artigo de José Luís Leiria Pinto nos

Anais do Clube Militar Naval, biografando o nosso saudoso Fontoura da Costa. Historiando o período em que Fontoura da Costa governou Cabo Verde, o autor afirma entre outras coisa que “- No começo dos anos 30 do século XX o analfabetismo era quase desconhecido em terras Cabo-verdianas. Em 1932 as 150 escolas primárias existentes no arquipélago eram frequentadas por 8000 alunos dos dois sexos, numa população de 150.000 habitantes. No Portugal europeu, na mesma data, a taxa de analfabetismo era de 62,3%...”¹⁹

Permitam-me também, e a propósito da antiga Índia Portuguesa e do ensino das suas populações e da sua diáspora, extrair do conhecido trabalho de Luís Filipe Thomaz de *Ceuta a Timor* o seguinte: “Entre os cem estudantes vindos do Ultramar que, entre 1833 e 1857, frequentaram a Universidade de Coimbra encontramos quarenta e oito goeses, seis dos quais descendentes e quarenta e dois nativos. Onze fizeram estudos de Medicina, seis estudaram Direito e quatro Teologia. Quatro deles obtiveram o grau de Doutor, enquanto oito outros se tornaram oficiais do Exército ou da marinha. Deste conjunto apenas dois regressaram a Goa depois de concluídos os estudos.”

No que respeita aos Goeses que se distinguiram fora de Goa e se estabeleceram na Metrópole, Filipe Thomaz citando Peregrino da Costa refere vinte e três professores universitários (entre os quais a dinastia Gonçalves Pereira, brâmanes da ilha de Divar), vinte e dois oficiais do Exército e nove da Marinha (entre os quais Hoppfer Clemente da Gama e o próprio médico naval Júlio Gonçalves que tenho citado neste trabalho), vinte e nove médicos (o oftalmologista Gama Pinto, por exemplo), dezassete magistrados e advogados, trinta e seis padres, vinte e sete diplomatas, dezanove políticos e altos funcionários, vinte jornalistas e cinquenta e três escritores e homens de letras, como Sebastião Dalgado, Mariano Saldanha, Cunha Gonçalves.

Entre outros citarei ainda Agostinho Lourenço, o maior químico Português do século XIX e ainda dois primeiros-ministros: Marcello Caetano, natural de Bardez, e Nobre da Costa, brâmane de Salsete.²⁰

Tudo isto me trás à lembrança o quanto nos preocupamos com os nossos vizinhos europeus, em detrimento dos nosso primos, avós, bisavós, filhos, etc., espalhados pelo mundo!

¹⁹ Cf., José Luís Leiria Pinto, “Comandante Fontoura da Costa. Realidade e Mito”, in *Revista da Armada*, Lisboa, Setembro/Outubro, 2003, p. 19.

²⁰ Cf., Luís Filipe R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, 1994, pp. 283, 284.

ACADEMIA DE MARINHA

SERÁ A METÁFORA FUNDAMENTAL PARA A
CONSTRUÇÃO DA TERMINOLOGIA NÁUTICA PORTUGUESA?

ANA MARGARIDA MINEIRO



LISBOA – 2007

II

SERÁ A METÁFORA FUNDAMENTAL PARA A CONSTRUÇÃO DA TERMINOLOGIA NÁUTICA PORTUGUESA?

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pelo Membro Correspondente pela Dra. Ana Margarida Mineiro, em 29 de Maio 2007

A metáfora tem sido, ao longo dos tempos, um tema que tem interessado muitos estudiosos de várias áreas do conhecimento, passando pela filosofia, filologia, psicologia e mais recentemente, a neurologia.

Nos últimos anos, assiste-se a uma mudança na concepção tradicional de metáfora que a encarava como um recurso linguístico retórico para a expressão dos sentidos “figurados” da língua. Tradicionalmente, a metáfora servia mecanismos de embelezamento da linguagem, sobretudo para efeitos poéticos (os tais sentidos figurados) já que o pensamento e a linguagem quotidianos eram tidos como “literais” e objectiváveis na sua “literalidade” através do binómio, verdadeiro *versus* falso. A metáfora, ao assentar em mecanismos de comparação, substituição e interacção¹ remete, portanto, para um fenómeno “puramente” linguístico que distingue a literalidade da língua (equivalente à “verdade”) da não-literalidade, ou seja, dos sentidos figurados (deformação dessa verdade). Talvez pelo enraizamento da concepção linguística daquilo que é uma metáfora esta tenha sido associada de forma contínua à poesia², arte onde a fronteira entre verdadeiro e falso é inexistente.³

¹ A teoria da comparação ou analogia sobre a metáfora foi primeiramente desenvolvida por Aristóteles e assenta na ideia de comparação implícita ou similaridade entre uma expressão metafórica e a sua paráfrase literal. As teorias substitutivas identificam as metáforas enquanto expressões utilizadas “em vez” de outras, rejeitando a não literalidade das mesmas. Estas teorias ancoram-se, sobretudo, nas abordagens pragmáticas. (Cf. Mineiro: 2005: 60 e segs). Uma radicalização desta abordagem é aquela que é proposta por Davidson (1981: 202) que se recusa a acreditar no poder cognitivo da metáfora, afirmando que as metáforas têm exclusivamente um significado literal. A teoria da interacção proposta por Max Black (1962), estabelece que o significado metafórico resulta da interacção entre dois domínios distintos: um domínio principal e um domínio subsidiário. Na interacção entre os dois domínios, estabelece-se uma relação em que um domínio é percebido através do outro ou de partes do outro. Para Black, na metáfora, os dois “domínios” interagem produzindo um novo “significado”.

Tal como refere Augusto Soares da Silva (2003: 2): “*Não obstante o pendor conceptual da última [teoria da interacção], ao reconhecer a especificidade cognitiva da metáfora, as três concepções acabam por considerar a metáfora como um fenómeno linguístico e por assumir uma distinção fundamental entre sentido literal e sentido figurado. Esta é também a perspectiva das principais teorias formalistas da linguagem, tanto o estruturalismo como o generativismo. E também estas assumem as pressuposições da noção tradicional de “literal”: entre outras, as ideias de que a linguagem e o pensamento quotidianos e convencionais são literais, todos os conceitos podem ser compreendidos literalmente e somente a linguagem literal pode ser objectivamente verdadeira ou falsa.*”

² Tal como refere Arendt, H (1926-1969: 105): “*The metaphor, bridging the abyss between inward and invisible mental activities and the world of appearances, was certainly the greatest gift language could bestow on thinking and hence on philosophy, but the metaphor itself is poetic rather philosophical in origin.*”

³ Lembremo-nos de que a poesia é associada ao universo da “mentira”. Já na *República* de Platão, os poetas eram seres perigosos e a evitar pela sua capacidade de “imaginar” (deformar a realidade) induzindo, por isso, nos outros homens, a capacidade de ver e sentir para além do “palpável” ou “literal”.

A mudança no paradigma de estudos sobre a metáfora ancora-se numa obra dos anos 80, *Metaphors We Live By*, de George Lakoff e Mark Johnson, que deu início à nova metaforologia⁴.

As metáforas passam então a situar-se sob o escopo da linguística cognitiva, e a fronteira entre sentido literal e sentido figurado na língua esbate-se, ao colocar a metáfora não como figura de “ornamentação” da linguagem, mas sim como processo reflexo e natural de pensamento, revelador da sua própria estruturação e radicado na experiência humana que não é, por sua vez, de forma alguma, objectivável em termos do binómio verdadeiro / falso.

O que é, então, uma metáfora?

Para nós, e no contexto deste trabalho e doutros anteriores (Ana Mineiro: 2004 e 2005), uma metáfora é um processo de pensamento em que um novo conceito é mapeado (*mapping*)⁵ através de outro conceito conhecido. Ao passarmos a metáfora de fenómeno puramente linguístico (o resultado oferecido por uma determinada palavra ou expressão) para a colocarmos no domínio conceptual (uma metáfora equivale a uma forma de pensar e o seu resultado (linguístico) reflecte essa estrutura do pensamento), estamos a inserir-nos na corrente da linguística cognitiva que tem a metáfora como um dos seus principais focos de atenção.

Como refere Augusto Soares da Silva (2003: 3), num trabalho recente e exaustivo de revisão das noções de metáfora e metonímia:

“Especificamente, a metáfora é um importante mecanismo cognitivo pelo qual domínios mais abstractos e intangíveis podem ser conceptualizados em termos do que é mais concreto e imediato”.

Este papel da metáfora, enquanto recurso cognitivo privilegiado para conceptualizar o intangível em tangível⁶ não se restringe ao pensamento quotidiano. Antes pelo contrário, invade todos os domínios do pensamento, mesmo nos domínios aparentemente hostis como as ciências e as tecnologias, tal como refere Augusto Soares da Silva (2003: 29):

⁴ Termo utilizado por Umberto Eco (1992).

⁵ Utilizamos o termo “mapeado” na senda de Lakoff & Johnson (1980); Fauconnier (1997); Feldman (2006). Mapeado significa visto parcialmente através de X.

⁶ Tal como refere Arendt, H (1926-1969: 105): *“The metaphor provides the “abstract”, imageless thought with an intuition drawn from the world of appearances whose function it is “to establish the reality of our concepts” and thus undo, as it were, the withdrawal from the world of appearances that is precondition of mental activities. This is comparatively easy as long as our thought merely responds to the claims of our need to know and understand what is given in the appearing world, that is, so long as we remain within the limitations of common-sense reasoning; what we need for common-sense thinking are examples to illustrate our concepts, and these examples are adequate because our concepts are drawn from appearances – are mere abstractions. (...) At this point the metaphor comes in. The metaphor achieves the “carrying over” – metaphorein – of a genuine and seemingly impossible metabasis eis allo genos, the transition from one essential state, that of thinking, to another, that of being and appearance among appearances, and this can be done only by analogies.”*

Também Feldman (2006:199) refere a riqueza dos sistemas conceptuais humanos mapeados através da metáfora: *“(...) we saw some of the incredible richness of human conceptual systems and the language used to describe them. Is there any way to explain how children learn the vast range of interlinked concepts that constitute their culture? The answer is both extremely simple and quite profound. There is now very strong evidence that essentially all of our cultural, abstract, and theoretical concepts derive their meanings by mapping, through metaphor, to the embodied experiential concepts (...)”*

“A natureza experiencialista da metáfora não a restringe ao pensamento e linguagem quotidianos. Ela constitui uma verdadeira maneira de pensar em domínios aparentemente hostis como as ciências e as tecnologias. As inovações tecnológicas são um dos lugares privilegiados da inovação metafórica por duas razões. Primeiro, a necessidade de nomes para os novos elementos tecnológicos. Segundo, à medida que as novas tecnologias se vão tornando familiares, elas próprias constituem domínio-origem da metáfora.”

De facto a elaboração da ciência e a comunicação da mesma não se libertam do recurso à metáfora pois esta é, de alguma forma, o motor e a essência da mesma em duas vertentes:

- durante o próprio processo de descoberta (que, ao ser muitas vezes fruto de analogia e produto da imaginação) se faz de forma metafórica⁷,
- durante o processo de comunicação ou divulgação da própria produção científica (ao nível do vocabulário, no sentido em que as denominações são metafóricas, os modelos científicos em que se inserem os conceitos são também, muitas vezes, de origem metafórica – metáforas constitutivas⁸ - e ao nível do discurso, no sentido em que a ciência se divulga na comunicação com recursos à metáfora – metáforas exegéticas⁹).

Tal como afirma Umberto Eco (1992:175):

“(...) uma das características salientes da moderna metaforologia é o ter insistido, mais do que na relação entre metáfora e poesia, na que existe entre metáfora e descoberta científica e, em geral, metáfora e conhecimento.”

Antes ainda de falar em metáforas na terminologia náutica portuguesa e nas motivações que levam a que esta terminologia se encontre recheada de termos metafóricos e assente numa estrutura metaforizante, estrutura essa que será alvo desta conferência, enquadraremos a terminologia náutica no seu contexto histórico- pois dele depende a formação contextualizada do termos - e esclareceremos aquilo que entendemos por língua de especialidade da náutica, termo e terminologia náutica, passando também por uma breve revisão daquelas que são as principais características da terminologia náutica-portuguesa.

A língua de especialidade da náutica inicia-se durante o século XII, quando as actividades navais portuguesas se estabelecem de forma estruturada para um determinado propósito: a Guerra Santa. Pensa-se que alguma parte dos duzentos navios dos cruzados que auxiliaram D. Afonso Henriques na tomada de Lisboa aos mouros constitui a pri-

⁷ Por exemplo, Newton concebe o sistema solar como um mecanismo de um relógio.

⁸ Terminologia usada em Boyd (1988). As metáforas constitutivas são os termos científicos e os modelos científicos sobre a forma de metáfora. Exemplos:

a) de um termo metafórico: Vírus (domínio da informática);

b) de um modelo de análise metafórico: “Amostragem por bola de neve” – método de amostragem não probabilístico (domínio da metodologia em Ciências Sociais).

Para mais detalhe sobre metáforas científicas históricas veja-se o trabalho de Contencas (1999), *A Eficácia da Metáfora na Produção Científica – o caso da Genética*, Lisboa: Instituto Piaget.

⁹ Terminologia usada em Boyd (1988). As metáforas exegéticas são aquelas que o cientista utiliza, no seu discurso, para a *captatio benevolentiae*.

meira base das actividades navais dos portugueses.¹⁰ No entanto, só existe confirmação da vontade do rei de fazer a guerra aos mouros por terra e por mar, a partir da *Bula de Cupientes Christicolos*, concedida em 1234 pelo Papa Gregório IX, no sentido de criar entusiasmo pela Guerra Santa, durante o reinado de D. Sancho II (cf. Alexandra Carbonell Pico (1963: 15) e Joaquim Ferreira da Silva (2005).

Foi, no entanto, durante o período dos Descobrimentos que a terminologia náutica portuguesa mais se firmou tanto a nível de volume de termos como a nível da sua utilização e divulgação, tendo em conta que nessa época se desenvolveu uma verdadeira e impressionante indústria relacionada, por um lado, com a construção de barcos e, por outro lado, com o apoio às actividades marítimas (cf. Francisco Contente Domingues: 1999: 56).

Os termos náuticos são, em grande parte¹¹ termos provenientes do latim. Tal é o caso de *porto* (do latim porto), o mais antigo vocábulo conhecido nesta área cuja primeira atestação data de 883.¹² É, todavia, importante notar que, desde a génese das actividades marítimas, alguns dos termos constituintes desta terminologia se lexicalizaram¹³ por via de empréstimo a outras línguas, demonstrando que, apesar das dificuldades e morosidade na comunicação, houve um intenso intercâmbio técnico-linguístico (cf. Carbonell Pico: 1963: 19). O francês é uma das línguas donde procederam mais termos náuticos relativos a denominações de barcos (ex. *galé, galeão, batel*) e a partes de barcos (ex. *borda*), o que se explica pelas condições geográficas desse país marítimo por excelência. Mas outras línguas intervieram no aumento do acervo lexical náutico português, nomeadamente o italiano¹⁴ (ex. *capitão, gôndola*), o catalão¹⁵ (ex. *calafetar, farol*) e o árabe (ex. *almirante, arrais*).¹⁶

¹⁰ Carbonell Pico (1963:13) refere a este propósito: “Do reinado de D. Afonso Henriques há informação de frotas armadas para a defesa da costa, principalmente após a conquista de Lisboa, empresa bélica cuja importância e consequências, não só para a história de Portugal, como também para a marinha, nunca é demais salientar.”

¹¹ Exemplos: *casco, aparelhar, caverna*, etc. (Em Carbonell Pico: 1963).

¹² Em Corominas, III, (1895:912). Também referido por Carbonell Pico (1963:628) como presente em Corominas.

¹³ Entendo a noção de **lexicalização**, neste caso, como o fenómeno que consiste em integrar no léxico de acolhimento, através de adaptação às regras da língua de chegada, um termo oriundo de um léxico exógeno. Entendo a noção de **léxico** tal como proposta em Correia e San Payo Lemos (2005:9): “conjunto virtual de todas as palavras de uma língua, isto é, o conjunto de todas as palavras da língua, as neológicas e as que caíram em desuso, as atestadas e aquelas que são possíveis tendo em conta os processos de construção de palavras disponíveis na língua.”

¹⁴ A colaboração entre italianos e portugueses data, tradicionalmente, de 1317, quando ao genovês Manuel Pessanha (Pessagno) é conferido o título de almirante-mor por D. Dinis. A partir dessa ocasião Manuel Pessanha compromete-se, ele e os seus descendentes, a pôr à disposição da Coroa lusitana a sua experiência náutica e comercial, assegurando ele, também, a presença em Portugal de vinte outros “sabedores do mar” genoveses (Cf. Radulet: 1999:113). Este vínculo estabelecido entre Portugal e Itália promove, naturalmente, o intercâmbio linguístico, pelo que não é de estranhar que muitos dos termos náuticos tenham origem italiana.

¹⁵ Não devemos esquecer do prestígio da marinha catalã durante o período medieval.

¹⁶ Neste último caso, importa notar que são poucos os termos que provieram desta língua ao contrário do que sucedeu com o sector da agricultura. Carbonell Pico (1963: 12) refere a este propósito: “A pobreza de termos técnicos de origem arábica directa faz-nos admitir a tese negativa que ainda mais se reforça quando nos lembramos destas duas circunstâncias: o ancestral desinteresse dos árabes pelas coisas navais e, também o facto de

A epopeia portuguesa através dos oceanos, durante quase dois séculos, constituiu um momento privilegiado para a metamorfose dos conhecimentos, deixando, nalguns casos, rasto através das obras de especialidade legadas. No decurso do século XV, os Portugueses irão aperfeiçoar todas as técnicas de construção naval e de navegação até então conhecidas. Foram necessários setenta anos para dobrar o cabo da Boa Esperança¹⁷ mas, nos trinta anos seguintes a essa façanha,¹⁸ os oceanos deixam de ser um mistério, atingindo os Descobrimentos, nessa época, o seu maior esplendor.

Muitas das obras que se produziram durante essa época, nomeadamente, a *Ars Nautica*, o *Livro de Fabrica de Naos*, o *Livro Primeiro de Architectura Naval* e o *Livro de Traças de Carpintaria*¹⁹, têm carácter e validade universais, pela sua abrangência e novidade, reflectindo uma época de particular brilho e brio técnico dos portugueses, sendo parte delas verdadeiros tratados de construção e arquitectura navais.

Encontram-se nas obras desta época muitos dos termos que ainda são usados hoje em dia, de forma operativa, na língua de especialidade da náutica e que constituem a sua terminologia, sendo muitos deles termos, construídos através de processo metafórico.

No contexto deste trabalho, e no seguimento de trabalhos anteriores, assumiremos que uma qualquer língua de especialidade é um sub-conjunto da língua geral - sendo certo que esta última abarca os usos gerais e os usos específicos. Esse sub-conjunto da língua geral, neste caso, a língua portuguesa, encontra-se restringido por um critério de especificidade que é temático (domínio do conhecimento do mar), profissional (profissionais ligados à marinha) e académico (ensino de actividades e consequentemente de termos de marinha).

Como sub-conjunto da língua geral, a língua de especialidade possui, virtualmente, todas as propriedades da língua geral, acrescentando, ainda, as que lhe outorga o seu carácter de especialidade e que são:

- sob o ponto de vista cognitivo, o conhecimento partilhado pelos falantes que conhecem e utilizam a língua da marinha,
- sob o ponto de vista pragmático, uma série de situações comunicativas próprias da actividade marinheira,
- sob o ponto de vista linguístico um léxico próprio, que se constitui enquanto terminologia e que se encontra formado pelos termos.

as populações costeiras da Península (pré-muçulmanas portanto) se entregarem desde há muito às artes do mar. Essas populações não foram aniquiladas nem escorraçadas pelos árabes, pois estes, pelo contrário antes as conservaram, protegeram e até beneficiaram levados por claros interesses económicos e mesmo por doutrina religiosa.”

¹⁷ Em 1487-1488 por Bartolomeu Dias.

¹⁸ Em 1497-1499: A primeira viagem de Vasco da Gama à Índia; Pedro Álvares Cabral descobre o Brasil (1500); Afonso de Albuquerque conquista Malaca (1511); Fernão de Magalhães, português, contratado por conta do rei de Espanha faz a sua viagem (1519-1522) um dos feitos marítimos mais importantes do período dos Descobrimentos.

¹⁹ Neste livro podem-se observar já termos de construção naval construídos por metáfora, nomeadamente: *castello, boca, varanda, falcao, abobadas, paixoes, caverna, couce, pés*. Alguns dos termos metafóricos usados actualmente têm a sua origem no século XVI. Remetemos a este propósito para um trabalho específico sobre esta temática: Mineiro & Steeger (2005) A produtividade dos nomes metafóricos da construção naval em português europeu: um estudo comparado a partir de textos dos séculos XVI e XVII e do século XX. In Actas do XX Encontro da APL, Colibri: Lisboa.

Uma terminologia é, então, um conjunto de termos específicos de uma área do saber, neste caso, a náutica, no seu todo, podendo-se dividir por vários domínios que integram e compõem o saber relativo ao mar (exs. navegação, arquitectura, astronomia, direito marítimo, meteorologia, geografia, matemática, entre outros). Os termos são, neste contexto, as unidades linguísticas²⁰ que fazem parte desse mesmo corpo de dados, a terminologia náutica.

Tomaremos como ponto de partida, para um breve comentário acerca das características dos termos da náutica, o prefácio da autoria de Leite de Vasconcelos (1936) à 2ª edição do **Dicionário Ilustrado de Marinharia**, da autoria de António Marques Esparteiro, que mantém, como adiante poderemos confirmar uma actualidade e acuidade só permitida a um linguista ímpar. Diz o autor:

“O rápido exame a que submeti o Dicionário de Marinharia leva-me a assinalar os seguintes pontos:

Em primeiro lugar encontramos nêle vocábulos e expressões da língua comum, em sentido usual, ainda que no nosso caso aplicados à vida naval, isto é, particularizados, por exemplo: aprestos, balde, câmara, emendar, pano, patrão.

Aqui pertence aludir às metáforas. Se às línguas faltasse a faculdade, que têm, de traduzir tropologicamente o pensamento, e precisassem de espelhar cada idéia numa só palavra ou frase, não haveria memória capaz de reter tamanha abundância de léxico.²¹ Já se vê que as metáforas e outras transladações acodem espontâneas ao espírito, quando se fala, sem que êste as busque de propósito, com o indicado intuito; a observação do valor prático veio depois.”

Um estudo recente de Margarita Correia (2006) replica as observações do ilustre filólogo ao considerar que a linguagem de marinha possui um largo número de termos que provêm da língua corrente e que são formados através de uma estrutura simples (radical e morfemas de género ou de plural).

Relativamente aos termos cuja estrutura não é simples mas construída, existem vários tipos de unidades, nomeadamente os termos construídos por derivação (prefixação, sufixação e parassíntese) ou por composição.

Depois de uma análise cuidada, Margarita Correia (2006) salienta que, na linguagem de marinha, os processos mais frequentemente utilizados são a sufixação – processo altamente produtivo – (exs.: *manobrista; caravelão; tonelagem; atracadela*), a parassíntese (exs.: *aproar; amalhar*) e a composição (exs.: *mar morto; agulha-doida; horizonte sensível*). Os motivos destes recursos linguísticos para a formação de termos na linguagem de marinha centram-se, para esta autora, no facto se muitos destes afixos serem frequentes no português da Idade Média e encontrarem-se disponíveis para a construção de palavras da língua corrente. A escassa instrução dos marinheiros envolvidos nos Descobrimentos

²⁰ Por unidades linguísticas entendem-se as palavras que pertencem a um sistema linguístico estruturado, excluindo-se por isso, as unidades que embora possam fazer parte de uma área do saber não são linguísticas (fórmulas, gráficos, etc.). Os termos enquanto unidades linguísticas podem ser simples (ex. *embeçar, dócil*) ou compostas (*orelhas de âncora; castelo do meio*) ou ainda complexas, ou seja, fraseológicas (ex. *Homem ao mar!*).

²¹ Sublinhados nossos.

reflectiu essa realidade na denominação de novos objectos necessários à construção de um “novo mundo” falado através de uma “nova linguagem”.

Esta questão é sumamente importante pois a pouca instrução e mesmo a analfabetização dos marinheiros das Descobertas implicou que o seu pensamento e consequentemente a sua linguagem fossem moldados através de conhecimento anterior para as novas experiências e novas denominações por meio de experiência analógica e não pelas formas proporcionadas pela leitura e pela escrita (formas eruditas).

Neste sentido, os processos comuns (formas da língua corrente disponíveis de forma imediata e activa no léxico mental dos marinheiros) e a metáfora enquanto processo predominantemente imagético, *gestáltico*, semântico e analógico²² proporcionou abundantemente a formação de termos nesta área. Tal como refere Jerome Feldman (2006: 196):

“This [a forma metafórica] is the standard way in which people try to understand new ideas in terms of familiar ones.”

Sob o ponto de vista semântico, deparamo-nos com os termos de marinha que apresentam uma grande predominância pela construção metafórica.

No prefácio ao **Dicionário Ilustrado de Marinharia**, o já citado ilustre filólogo português, menciona a presença iniludível de termos de marinha construídos por metáfora e a sua função no sistema linguístico: economizar recursos, ou seja, utilizar formas linguísticas já existentes para denominar novas realidades.

Esta economia lexical presente na polissemia²³ provocada pela metáfora gera-se por motivos puramente biológicos. O léxico mental dos falantes está sujeito a procedimentos de inovação e armazenamento no cérebro complexos e que funcionam através da activação de redes relacionais. O léxico é armazenado através de processos de associação (morfológicos, semânticos, etc.) muitas vezes em relação directa com o mundo extra-linguístico e com base em experiências visuais, sensoriais, de conhecimento anterior. Essas redes de informação promovem uma economia no sistema de forma a que a memória não fique sobrecarregada com informação inútil, que é descartada. Embora o cérebro humano possua mais capacidade de armazenamento do que um computador, a verdade é que chegando a um determinado ponto, a sua vasta capacidade já não consegue lidar com princípios exponenciais (cf. Miller: 1991:142). Da mesma opinião, relativamente ao conceito de “economia cerebral”, é Alexandre Castro Caldas ao referir que (em publicação: 12):

“Este conceito de “economia” é muito importante: o cérebro é muito dispendioso em matéria de consumo de energia e por isso não mantém activas as estruturas que lhe não são úteis, em contrapartida empenha-se em organizar o melhor possível aquelas que recruta para resolver os problemas frequentes.”

²² Tal como refere Castro Caldas (2002:188): “Sabe-se que os sujeitos analfabetos têm melhores desempenhos [em provas de nomeação] quando envolvem estratégias semânticas.”

²³ A polissemia é um termo da linguística para classificar as formas linguísticas (palavras) que possuem vários significados.

A metáfora é assim fundamental nas línguas pelo processo de economia que representa, aliado a princípios de inovação. Organiza o conhecimento anterior, reformulando-o adaptativamente para uma nova realidade, em função de experiências anteriores.

No caso da linguagem ou terminologia náutica, a metáfora constrói, conceptualmente o vocabulário desta área²⁴. Constrói num nível básico porque os pilares sob os quais assenta conceptualmente esta linguagem são percebidos metaforicamente e constrói, num nível secundário, pois grande parte dos termos desta área são metáforas.

Assim, de acordo com a hipótese de trabalho apresentada e provada em Ana Mineiro (2005: 127) “*O domínio da náutica é um domínio estruturalmente conceptualizado de forma metafórica, o que promove a produtividade dos termos construídos por metáfora.*” Será sobre esta estrutura metafórica da terminologia náutica que iremos falar, nos próximos parágrafos.

A terminologia náutica parte de três elementos fundamentais neste domínio de experiência e que são conceptualizados por via da metáfora: o BARCO²⁵, o MAR e o MEIO.

Estes três elementos (o BARCO, o MAR e o MEIO), imprescindíveis para a existência deste domínio do conhecimento e estruturantes do mesmo, são, no espaço mental dos marinheiros, concebidos como seres vivos.

A categorização operada pelos seres humanos relativamente à distinção entre ser animado (vivo, biológico, imbuído de acção) e não biológico (morto, inactivo) parece ser, segundo Eleonor Rosch (1974) uma categoria básica e principal.

No mundo da terminologia náutica, o BARCO, enquanto ser vivo, pode formalizar-se em **ser humano** ou em **ser animal**.

A metáfora “o barco é uma pessoa”,²⁶ revela uma clara antropomorfização do barco que tem corpo, personalidade, genealogia, sofre estados e pratica acções próprias aos seres humanos, tal como atentaremos nos próximos exemplos. Metaforizar o barco como ser humano releva de experiências autocentradas, primárias e sensoriais e situa-se num nível de metaforização relativamente comum.

Enquanto ser humano, o barco tem um corpo, com *cabeça* (proa), *cabeleira* (protecção, em geral de lã, colocada no capelo, que possuem certo tipo de embarcações para evitar roçaduras vivas no pano) *barba* (proa), *boca* (maior largura do navio), *testa* (parte de lado nos vários tipos de vela), *pestana* (parte da âncora) e *unha* (sinónimo de pestana),

²⁴ Todos os exemplos deste texto encontram-se numa base de dados estabelecida em Mineiro (2005) e provém de dois tipos de fontes: o Corpus Linguístico TerminiNáutica (ILTEC) e o corpus lexicográfico, constituído por dois dicionários: O Dicionário Ilustrado de Marinha e o Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual. A base de dados contém 706 termos metafóricos pertencentes a esta terminologia.

²⁵ Utilizaremos o termo BARCO como genérico, embora esta situação possa ser considerada polémica, pois exhibe uma divergência acentuada entre os textos escritos (Dicionários de referência – Cf. Bibliografia) e o registo oral, em contexto profissional. Ainda a propósito deste termo, utilizaremos a definição dada por Maria Alexandra Carbonell Pico (1963:51-53), onde se define o termo barco da seguinte forma: Barco designa ora “embarcação pequena de um só mastro sem cobertura, usada principalmente na navegação costeira” ora “qualquer navio”.

²⁶ Domínio fonte: os seres humanos; Domínio alvo: as máquinas. Esta metáfora (*Machines are people*) encontra-se na matriz proposta por Lakoff e disponível on-line, no seguinte sítio: <http://cogsci.berkeley.edu>.

queixos (mar que vem pelos queixos do barco), *mão* (alça feita no chicote do cabo para o fixar), *seio* (bolso da vela), *mama* (baixo monte em forma de mama, no navio), *polegar* (prolongamento do cadaste por baixo do leme), *cintura* (reforço aplicado no mastro ou mastaréu), *joelhos* (articulação entre algum instrumento portátil e o seu suporte físico no barco), *punho* (a extremidade do remo ou o canto da vela), *joanetes* (masataréus ou velas), *rabo e cu* (popa), *pés* (extremo inferior do pau, verga ou mastro) e *esqueleto* (conjunto das partes do navio).

Como ser humano, o barco utiliza roupa para vestir o seu corpo. Assim o barco tem *camisa* (parte do pano da vela), *bolsos* (balão que forma a vela quando cheia e esticada pelo vento), *gola* (peça circular fixada na saia do cabrestante), usa *calções* (bolsos nos extremos das vergas), *fraldas* (orla da vela) e *saia* (curvatura saliente na esteira da vela latina), *casaca de pau* (espaço aberto no convés) e coloca *chapéu* (parte superior do cabrestante) ou *capacete* (cúpula na agulha de marear), encontrando-se, o seu corpo, por vezes *nu* (desprovido de aparelhagem).

O barco, conceptualizado como ser humano, é um ser social que estabelece e se move numa rede de relações: tem *mãe* ou *madre* (feixe de fios em torno do qual são colocados cabos de massa ou fios de cabos metálicos), *irmãos* (embarcação construída segundo plano idênticos), *sobrinhos* (vergas cruzadas por cima de outras vergas, as de sobrejoanete) e *amantes* (tipos de cabos).

Como ser emocional, o barco sofre estados quando é um *optimista* (tipo de mono-tipo à vela), quando *soluça* (quando a embarcação sobe e desce acompanhando o idêntico movimento das águas), quando *abraça* (quando o barco é cingido a a outro barco ou ao cais por amarra), quando *arfa* (sinónimo de aoluça), quando *sofre* (a embarcação aguenta, tolera determinadas situações), quando *está desinquieto* (quando está inquieto por motivo do mar alteroso), quando *palpita* (movimento rítmico para fora e dentro da chapa do navio devido às variações da pressão da água), e quando *tem paixão* (sistema de viragem de querena, montado na barçaça).

Como ser humano vivo e activo, o barco pratica e sofre acções. Elas são reveladas quando o barco *cheira* (reduz a velocidade para navegar em fundos baixos), *apalpa* (quando vai à descoberta com cuidado), *abafa* (ferrar pano sem rigor de manobra), *embeíça* (apertar com cunhas), *mente* (quando a embarcação se nega a virar por d' avante), *engole* (quando há impedimento de os cabos correrem), *é castigado* (quando alguma das suas partes sofre demasiada pressão), *adormece* (a embarcação atravessa-se no mar no sentido da ondulação), *inclina-se* em sinal de cortesia (inclinação do navio), *deita-se* (ter velocidade no andamento do navio), *cala* (quando se coloca o leme no seu lugar) *afoga-se* (quando a proa se submerge na vaga), *beija* (quando se encosta a outra embarcação ou ao cais) e *perde-se* (quando está fora do poder do proprietário). O barco também pode ser *ladrão* ou *pirata* (navio que não tem nacionalidade legal), a sua vela é *formosa*, pode estar *prenha* (vela com bolsa de vento) e o seu casco pode ser considerado *culposo* (acidente provocado por acto ou omissão humana)

A metáfora genérica “o barco é um animal” desdobra-se em duas sub-metáforas, “o barco é um equídeo” e “o barco é um peixe”. Estas duas metáforas ancoram-se, a nosso ver numa clara motivação prática: a funcionalidade. O barco, na sua função de trans-

porte, conceptualiza-se como um equídeo, à semelhança daquilo que ocorre em terra, onde o transporte é feito maioritariamente através de cavalos e burros, na época de maior *input* lexical desta terminologia, e o barco, na sua função de formato, conceptualiza-se como um peixe, pela sua semelhança formal e arquitéctónica com esses animais.

Tal facto, sublinha a nosso ver, a impressionante estruturação económica dos termos construídos por metáfora aqui encontrados. Sob a égide de uma superordenação, o animal, conceptualiza-se o barco segundo os vários tipos de animais e suas capacidades para preencherem funções conceptuais específicas, afinando assim, operativamente, a relação entre termo metafórico e conceito correspondente. Pensar metaforicamente está longe de ser um acto vago e aproximativo nesta língua de especialidade, é antes um acto económico – no sentido em que, na criação metafórica, existe um aproveitamento de “material” (linguístico, cognitivo) já existente para novas criações.

Conceptualizado enquanto equídeo, o barco preenche uma função de transporte com o qual se faz uma *marcha diária* (termo empregue para o tempo que se avança em 24h de navegação), relevando da necessidade dos marinheiros de projectar para o mar (o grande desconhecido) as experiências adquiridas em terra.

Como equídeo que é o barco *empina-se* (levantamento da proa) perante o mar adverso, tem *galope* (parte superior do mastro) – não é um andamento como no cavalo mas sim uma parte integrante do barco, tem *casco* (parte em que assenta o corpo do animal - neste caso o barco) e *couce*. O *couce* pode ser da roda (parte da roda de proa que liga a quilha com a emenda), do beque (parte inferior do beque) e do leme (patilha do leme). Este equídeo *zurra* (ruído que se ouve quando se acende a caldeira).

Como cavalo encontra-se aparelhado:

- com *barbela* (botão que, neste caso, prende ou *morde* um cabo);
- com *freio* (sistema que prende o leme para o manter no rumo certo) – à semelhança do *freio* nos dentes dos cavalos que também serve para controlar o animal;
- com *cabresto* (correntes de ferro que servem para atracar o gurupés e o beque) – também no cavalo o *cabresto* é uma espécie de arreo com o qual se prendem os cavalos pela cabeça e sem freio;
- com *esporão* (espigão dos navios antigos, colocado na proa para efeitos de guerra no mar), que, no mundo equestre, é um aumentativo de espora, instrumento de metal que serve para picar o flanco da montada.

O barco *aparelha-se* (equipa-se e prepara-se o barco antes da viagem, combate ou missão) à semelhança do cavalo ao qual se coloca o selim, a cabeçada o freio nos dentes antes de ser montado. O verbo *aparelhar*, que vem da terminologia equestre, ganha na terminologia náutica um significado paralelo.

Conceptualizado enquanto peixe, o barco preenche uma função de formato. O reconhecimento do peixe²⁷ enquanto navegador por excelência²⁸, leva à construção de

²⁷ O mesmo sucede com os aviões. No início da história da aviação, a semelhança entre aviões e pássaros era muito evidente.

²⁸ Tal como refere António Gregório de Freitas (1855:6-7): “Fizeram-se varios modelos [de barcos], que tinham a figura de passaros, ou de peixes. O **Milão** e a **Sarda** foram considerados mais apropriados para a experiência pelos diferentes movimentos de sua **cauda** e **azas**, **rabo** e **barbatanas**, e deram a preferência ao

um equipamento para navegar que lhe seja próximo em termos de forma. Esta conceptualização do barco, enquanto peixe é tão antiga quão antiga é a terminologia náutica, sendo, por isso, fundacional à mesma. Francisco Contente Domingues ao comentar o *Livro da Fabrica de Naos* de Fernando Oliveira (c. 1570) refere o seguinte:

“No capítulo sétimo, o mais curto de todos, o autor trata da semelhança entre os navios e os peixes. É uma das partes do livro que melhor espelha o seu horizonte gnosiológico, marcado pela concepção da primazia da Natureza como ponto de referência para a arte dos homens, com remissão directa para Aristóteles. Face à perfectibilidade da Natureza, o Homem só tem que buscar aí a matriz da cópia que será tanto melhor quanto mais próxima for do original, pois esse é o limite do desenvolvimento das suas próprias capacidades. O modelo natural oferece assim, por comparação, todas as normas da fábrica das naus: o casco do navio assemelhando-se aos peixes e o leme à cauda, por exemplo. A matriz antropomórfica serviu por igual de referência, dada a comparação que imediatamente sugere com a fábrica dos navios:

“Ensina a natureza isto nos corpos dos animais sensitiuos, nos quais tambem ha duas partes que parecem responder ao que digo, e dar manifesto exemplo destes dous mesteres das naos: húa são os ossos, que representão o liame, por que sustentão, endeytão, e enformão o corpo do animal, como o liame faz no casco da nao; a outra he a pelle, que cobre os ossos, como o tauoado sobre o liame.”

A metáfora “o barco é um peixe” origina diversas denominações metafóricas, entre as quais *barbatana* (leme) e *dorso* (parte do convés) sendo talvez as mais emblemáticas: *requin* e *sharpie*, ambas em língua estrangeira e importadas para o português durante o século XX, sem modificações na língua de chegada. Ambas as denominações correspondem a monotipos de vela, semelhantes ao *dragão* (um outro tipo de barco com nome metafórico de animal mitológico) e concebidos pelo arquitecto Gunnar L. Stenback, por volta de 1930, e com o nome original em finlandês, *haj* (tubarãozinho). Esta predilecção para atribuir nomes de animais perigosos às embarcações, em várias partes do mundo, pode enquadrar-se numa concepção mais lata e relativamente universal sob o ponto de vista dos protótipos culturais sobre o mar, esse grande e perigoso desconhecido que é necessário afrontar para navegar com sucesso, através de construções humanas (os barcos) com traços de ferocidade animal (animais predadores), que se manifestam na forma do barco e na denominação.

O MAR, enquanto pilar sobre o qual assenta este domínio de conhecimento, é conceptualizado de forma metafórica enquanto um ser vivo.

Apenas os seres vivos (pessoas, animais) podem experimentar estados (de vida ou de morte, de actividade ou de passividade, de alegria ou de tristeza, etc.). Assim, como ser vivo, o mar é *vivo* (mar agitado) ou *morto* (mar de superfície lisa) tal como as suas marés: *marés vivas* (marés semi-diurnas máximas) ou *mortas* (marés semidiurnas mínimas).

peixe. Todo o corpo deste animal servio para formar a figura do primeiro navio, chamado á cabeça prôa, e ao rabo pôpa, ou leme, e ás barbatnas remos: por este modelo construíram um grande peixe de madeira, a que chamaram navio: todas as nações marítimas adoptaram esta construcção, pondo-lhes nomes fabulosos, como se historia em diversos escriptos.”

As marés têm características humanas: pois têm idade, *idade da maré* (intervalo de tempo entre a lua-nova e a preia-mar de águas vivas) e colo, *o colo da maré* (maior altura atingida pela maré de enchente).

Existe, uma metáfora mais específica do mar, enquanto ser vivo, que se pode formular da seguinte forma: o MAR é um gigante. Este tipo de conceptualização motiva-se, quanto a nós, em dois pontos: um deles remete para a vastidão geográfica do mar e o outro encontra-se enraizado na nossa cultura. O mar, no tempo dos Descobrimentos, era um desconhecido temível ou tenebroso, capaz de “devorar” homens e navios. Paul Teyssier (1990:32) refere este aspecto:

“Há portanto muitos pontos obscuros na história dos descobrimentos e, neste sentido, poder-se-ia falar também de um mar Tenebroso. Mas quem poderá, alguma vez, arrebatá-los todos os seus segredos ao oceano devorador de homens e navios?”

Como *gigante* (termo encontrado para designar o mar) que é, o mar pode, através das suas vagas, *comer* (encobrir o navio por vagas alterosas) ou *engolir* (sinónimo de *comer*) o navio. O mar, na sua grande dimensão, anda, *mar a andar* (mar de fora do barco); tem *língua*, *língua de areia* (faixa de areia, circundada de água), *língua de corrente* (veio de corrente onde a água tem mais força), *língua de água* (veio de água) ou ainda *língua de terra* (faixa de terra que avança pelo mar dentro). São ainda atribuídas ao mar designações metafóricas que relevam, algumas vezes, da forma e aspecto que ele pode tomar, enquanto personagem mutante, ou de características psicológicas e de estado atribuídas ao ser humano e, por extensão de princípio, ao gigante humanizado.

Quanto à forma e ao aspecto do mar ele pode apresentar-se de formas diferenciadas e mutáveis como *alto* (mar por fora de águas territoriais); *atravessado* (mar de través relativamente ao navio); *de baixa* (mar de baixo fundo); *cavado* (mar de ondas largas); *de carneiros* (mar com ondas brancas, espumosas, chamadas carneiros) ou *de carneirada* (sinónimo de *mar de carneiros*); *chão* (mar de ondas com menos de meio metro de altura); *desfeito* (com ondas desencontradas); *encapelado* (mar de ondas alterosas); *encrespado* (mar com a superfície enrugada pelo vento); *espelhado* (mar de superfície lisa e brilhante, sem vento); *espesso* (mar de vagas altas com poucos intervalos entre si); *estanhado* (sinónimo de *espelhado*); *feito* (mar levantado seja com vagas grandes ou pequenas); *em flor* (mar cujas vagas arrebatam com formação abundante de espuma); *grosso* (sinónimo de *mar cavado*); *de leite* (mar de cor leitosa); *montanhoso* (mar de vaga alta); *de ovelhas* (sinónimo de *mar de carneiros*); *plano* (mar de superfície ligeiramente encrespada); *picado* (mar agitado com pequenas vagas); *quebrado* (mar que está a abonançar); *de rosas* (mar tranquilo), *de rolo* (mar de vagas em forma de rolo). A água do mar pode encontrar-se *amassada* (água turva, barrenta). As vagas têm *ventre* (ponto em que duas ondas se somam), ou podem estar *mortas* (vaga sem vento que se transforma em ondulação) ou *vivas* (vagas existentes de formas várias), são *confusas* e *desencontradas* (vagas presentes de direcções diferentes).

Quanto às características psicológicas encontramos um mar *atrapalhado* (mar com vagas presentes de direcções diferentes); *banzeiro* (mar de pequena vaga); *calmão* (mar em estado de calma prolongada ou de calma); *desencontrado* (sinónimo de *atrapalhado*); *enxofrado* (mar embravecido e que rebenta em flor); *esperto* (mar remexido e com vagas de

razoável altura); *lançado* (mar de vagas espaçadas e pouco alterosas); *livre* (mar que pode ser usado pelos navios de todos os Estados); *revolto* (sinónimo de *enxofrado*).

Nas designações de forma e de aspecto, o mar parece não ter aspecto intrínseco e adquirir, segundo os estados, formas várias segundo aquilo que lhe é conveniente. Alguns dos termos utilizados para caracterizar o mar, relativamente à sua forma e ao seu aspecto são termos com equivalentes nas terminologias náuticas castelhana e catalã,²⁹ o que contribui para lançar a hipótese do peso da cultura na conceptualização metafórica dos termos que atravessam fronteiras geográficas e linguísticas. Tal como defende Sweetser (1994) os modelos cognitivos são adquiridos de forma inconsciente por via de duas formas complementares entre si: através da experiência própria no mundo envolvente e/ou através da cultura e dos valores culturais que nos são transmitidos e que moldam o nosso pensamento, no sentido cognitivo.

Tal como o BARCO e o MAR se concebem como seres vivos, o mesmo processo metaforizante se aplica ao MEIO (ambiente), ou seja, aos estados do tempo, às condições de navegação e aos elementos que fazem parte deste ambiente marítimo).

O MEIO é um ser vivo que rege metáforas como: a LUA é uma mulher, as NUVENS são animais e o VENTO é uma pessoa.

A lua é conceptualizada como uma pessoa cuja vida tem idade, *idade da lua* (número de dias médios e frações decorridos desde a última lua-nova) e que pode definhhar, o *definhamento da lua* (lua no seu estágio de quarto minguante).

A conceptualização que é feita em redor da lua, enquanto pessoa é a de um ser frágil – repare-se que *definha*, verbo cuja ideia de suavidade lhe está semanticamente associada ao contrário do verbo morrer cuja ideia de interrupção abrupta se encontra no seu significado-base. Os adjectivos qualificativos de lua, *chorosa* (lua de contornos pouco nítidos em razão da humidade atmosférica) ou *trabalhosa* (lua nova associada a tempos desfavoráveis) podem, eventualmente, levar-nos a interpretar a lua como uma mulher,³⁰ estereótipo que existe, por exemplo, na literatura, nomeadamente na poesia.

As nuvens que compõem o céu são conceptualizadas como animais, sobretudo pela sua forma. Assim, existem nuvens que têm *corpo* (formam o centro do sistema de nuvens e determinam a nebulosidade do céu) e *cauda* (nuvens que formam o final de um sistema de nuvens e que produzem um céu muito nebuloso).

O vento conceptualiza-se como um ser humano, porque deste modo é mais fácil compreendê-lo para o dominar e poder avançar na viagem pelo mar. Este tipo de conceptualização é, de alguma forma, histórica, no sentido em que a técnica de navegação e o subsequente conhecimento do vento eram muito incipientes quando esta terminologia se começou a estabelecer. Tal como refere Alfredo Pinheiro Marques (1994):

²⁹ Esta informação foi retirada do *Diccionari de Vela*. Assim, por exemplo, *mar grosso* equivale a *mar gruesa* (cast.) e a *maregassa* (cat.). *Mar desfeito* equivale a *mar arbolada* (cast.) e a *mar desfeta* (cat.). *Mar montanhoso* equivale, por sua vez, a *mar montañosa* (cast.) e a *mar molt alta* (cat.).

³⁰ Pomos a hipótese, sem ter aprofundado este tema, da existência de um pensamento estereotipado relativamente ao conceito de sol e de lua, reflectido entre outros campos no campo da literatura. O sol é associado ao mundo masculino e a lua ao mundo feminino. Não sabemos até que ponto é que este estereótipo não se fundamenta na astrologia enquanto estudo dos mapas astrais já que o sol é, nesta área, identificado com a figura paterna e a lua com a materna.

“Não é de maneira nenhuma despicienda ou bizantina a questão do conhecimento dos sistemas de ventos e correntes marítimas no Atlântico como condicionantes dos descobrimentos geográficos e viagens oceânicas. Habitados a tudo pensar em termos de máquinas (e da cómoda faculdade de ignorar ou minimizar a natureza que elas porporcionam), esquecemos que outrora o homem estava mais sujeito aos condicionalismos naturais, cujo determinismo era bem mais tirânico e, às vezes, mesmo absoluto.”

Assim, o vento assume características da personalidade humana, porque se torna mais fácil tipologizá-lo, concretizando, desta forma os conceitos, de modo a comunicar eficazmente entre profissionais. Tornar o vento uma pessoa, antropomorfizando-o, significa concretizar os conhecimentos acerca do seu estado enquanto ser humano, ou seja, pensar o vento enquanto ser conhecido e, por isso, acessível. Tal forma de pensar é não somente eficaz para comunicar, porque reporta a experiências básicas (e por isso re-confortantes) de analogia, como, sob o ponto de vista psicológico, se revela extremamente operativa, já que mitiga o medo do desconhecido, reforçando o espírito aventureiro, algo de fundamentalmente necessário no início das navegações de descoberta.

Sob o ponto de vista dos termos que geram esta metáfora, observa-se que o vento pode ser *bravo* (de grande intensidade); *calmão* (aragem de vento quente); *duro* (vento forte); *esperto* (vento que fazia andar uma nau à popa entre 33 e 35 léguas em 24 horas); *rijo* (vento muito forte); *seco* (vento que não é acompanhado de humidade ou de chuva); *teso* (sinónimo de esperto). Existe o *feitio do vento* (direcção do vento) e o vento, à semelhança do ser humano, *falece* (o vento acaba) e *acode-se ao vento* – tal como se acode a uma pessoa. O vento *salta* (tornar o vento a soprar na mesma direcção). O ciclone (tipo de vento) tem véu, o *véu do ciclone* (falso cirro que envolve e cobre o cariz do ciclone) e os marinheiros navegam ao *sabor do vento* (sem governo). O vento pode estar em fase de *calma podre* (ausência de vento), tal como se encontram, às vezes, os seres humanos, nos relacionamentos conflituosos com fases de (falsa) paz.

Os três elementos pilares deste domínio de experiência humana utilizam o mecanismo da personificação para metaforizar. O BARCO, MAR e o MEIO são conceptualizados, de forma metafórica, como pessoas. Tal produtividade no mesmo tipo de mecanismo utilizado para metaforizar surge devido ao facto de os “materiais” metaforizantes estarem automaticamente disponíveis, impulsionando a construção metafórica de forma muito facilitada. Lakoff e Turner (1989:90) referem esta facilidade do poder metafórico, por personificação:

“O processo de personificação ilustra aquilo que é talvez o mais impressionante poder do pensamento metafórico: o poder de criar com naturalidade e facilidade. (...) Os materiais estão tão prontos a serem usados que praticamente não damos por eles, e o processo de composição é tão automático, natural e comum que é necessário um acto de análise para separar os elementos da composição.”³¹

³¹ Tradução nossa. No original: “The process of personification illustrates what is perhaps the most impressive of the powers of metaphorical thought: the power to create, with naturalness and ease. (...) The materials are so ready to hand that we hardly notice they are there, and the process of composition is so automatic, so natural and so common, that it takes an act of analysis to tease apart the composite elements.”

Categorizar os objectos como pessoas é corrente e vulgar. Deve-se, também, a nosso ver, àquilo que Amaral refere (2003:245):

“(…) o sistema de metáforas convencionais assenta nas nossas experiências enquanto organismos dotados de uma certa configuração biológica (…)”

A experiência humana primária, relativamente à consciência da vida e dos seres enquanto “organismos vivos” projecta-se nos objectos que se concebem como pessoas. Não é pois de estranhar que este mecanismo seja aquele que mais frutos produz. As razões situam-se na ordem da economia, simplicidade e naturalidade, qualidades que tornam este tipo de metaforização particularmente operativo a nível de criação conceptual e vocabular, na ciência náutica, enformando todo um vocabulário de um domínio de conhecimento.

Referências Bibliográficas

- Amaral, P. Matos (2003). Metáfora e Linguística Cognitiva. In: Soares da Silva, A. (org.). *Linguagem e Cognição – A Perspectiva da Linguística Cognitiva*. Braga: APL – UCP (FFB), 241–261.
- Arendt, H. (1981). *The life of the mind*. San Diego/ N.Y. /Londres: Harcourt Brace & Company.
- Aristóteles (1991). *The Art of Rhetoric*. Londres: Penguin Book.
- Aristóteles (1995) *The complete works of Aristotele. The revised Oxford translation*. Barnef, J. (Ed.) Princeton / Nova Jersey: Princeton University Press.
- Black, M. (1962). Metaphor. In: M. Black (ed.). *Models and Metaphors*. Ithaca, N. Y: Cornell University Press.
- Boyd, M. (1988). Metaphor and Theory of Change: What is «Metaphor» a Metaphor for?. In: Ortony, A. (ed.). *Metaphor and Thought*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Caldas, A. Castro (2002) *O Cérebro Analfabeto – A influência do conhecimento das regras da leitura e da escrita na função cerebral*, Lisboa: BIAL
- Caldas, A. Castro (em publicação) *As Neurociências ao Serviço da Escola*.
- Contenças, P. (1999). *A Eficácia da Metáfora na Produção da Ciência – o Caso da Genética*, Lisboa: Instituto Piaget.
- Corominas, J. & J. A. Pascual (1980). *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*. 5 vols. Madrid: Editorial Gredos, 1991.
- Correia, M. & L. S. P. de Lemos (2005). *Inovação lexical em português*. Lisboa: Colibri – Associação de Professores de Português.
- Correia, M. (2006). Terminologia e morfologia: marcas morfológicas da génese do vocabulário da Náutica em português. Conferência apresentada ao IX Simpósio Ibero-Americano de Terminologia (Barcelona, Novembro de 2004).

- Davidson, D. (1979). What Metaphors Mean. In: Sacks (ed.). *On Metaphor*. Chicago: University of Chicago Press.
- Domingues, F. C. (2004). *Os navios do mar oceano – Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa.
- Doria, M. (org.). *Actas da 3ª Conferência Internacional da Terminologia Marítima*, Lisboa: ILTEC (edição em CD-Rom).
- Eco, U. (1992). *Os Limites da Interpretação*. Lisboa: Difel.
- Fauconnier, G. (1997). *Mappings in Thought and Language*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Feldman, J. A. (2006). *From Molecule to Metaphor*, Cambridge- Massachusetts: MIT Press.
- Ferreira da Silva, J. (2005). A terminologia marítima como léxico especializado. In: Doria, M (org.).
- Lakoff, G. & M. Johnson (1980). *Metaphors We Live By*. Chicago: University of Chicago Press.
- Lavanha, J. B. (c. 1600). *Livro Primeiro da Architectura Naval*. Reedição com estudos de Francisco Contente Domingues, Richard Baker, João da Gama Pimentel. Lisboa: Academia de Marinha, 1996.
- Miller, G. A. (1991). *The Science of Words*. Nova Iorque: Scientific American Library.
- Mineiro, A. & P. Steeger (2005). A produtividade dos nomes metafóricos da construção naval em português europeu: um estudo comparado a partir de textos dos séculos XVI e XVII e do século XX. In: Actas do XX Encontro da APL, Colibri: Lisboa.
- Mineiro, A. (2005). *O Papel da Metáfora na Terminologia Náutica Portuguesa*, Tese de Doutoramento apresentada à FLUL.
- Oliveira, F. (c. 1570). *O Livro da Fábrica das Naus*. Edição fac-similada do manuscrito. Lisboa : Academia de Marinha, 1991.
- Richards, I.A. (1936). *The Philosophy of Rhetoric*, Nova Iorque : Oxford University Press.
- Rosch, E (1973). Natural Categories. In: *Cognitive Psychology*, vol. 4. Berkeley: Academic Press Inc., 328-350.
- Silva, A. Soares da (2003) O poder cognitivo da metáfora e da metonímia In: Revista Portuguesa de Humanidades, nº 7, Faculdade de Filosofia da Univrsidade Católica Portuguesa, pps.13-75
- Sweetser, E. (1990). *From Etymology to Pragmatics: Metaphorical and Cultural Aspects of Language Structure*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Teysier, P. (1999). Cem anos gloriosos. In: *Lisboa e os Descobrimentos, 1415-1580: a invenção do mundo pelos navegadores portugueses*. 2.ª ed. Lisboa: Terramar, 9-48.

Dicionários especializados utilizados:

Amorim, J. P. (1841). *Dicionario de Marinha*, Lisboa: Imprensa Nacional.

Diniz, C (1913). *Dicionário de Marinha*. Manuscrito e encadernado pelo autor (inédito).

s/a (1991). *Diccionari de Vela*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, Termcat, Generalitat de Catalunya.

Esparteiro, A. M (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. revista e aumentada. Lisboa: Clássica Editora.

Esparteiro, A. M (1943). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. revista e aumentada. Lisboa: Clássica Editora.

Freitas, A. G. (1855). *Novo Dicionário de Marinha de Guerra e Mercante*, Lisboa: Imprensa Silvana.

Leitão, H. & J. V. Lopes (1990). *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. 3ª ed. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.

Pico, M^a A. C. (1963). *A Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460*. Lisboa : Sociedade de Língua Portuguesa.

ACADEMIA DE MARINHA

A MARINHA E O INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS
SOCIAIS E POLÍTICAS
UMA RELAÇÃO CENTENÁRIA

PEDRO BORGES GRAÇA



LISBOA – 2007
IX

**O INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS
E POLÍTICAS E A MARINHA:
Uma relação centenária**

Comunicação apresentação do Presidente,
Academia de Marinha VALM António Emílio
Ferraz Sacchetti, na sessão conjunta com o
ISCSP no dia 5 de Junho de 2007.

Foi para mim extremamente gratificante receber a proposta de um Professor do Instituto Superior de Ciências Políticas para incluir no programa de actividades da Academia de Marinha uma conferência em que seriam evocados os cem anos de colaboração entre a Marinha e aquele prestigiado Instituto.

Muito me sensibilizou esta iniciativa do senhor Professor Doutor Pedro Borges Graça.

E agradeço penhorado ao senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e ao Magnífico Reitor da Universidade Técnica de Lisboa, os mais altos representantes das suas Instituições, terem-se dignado aceitar o convite para presidir a esta sessão, dando-lhe assim o carácter solene que a evocação merece. Não podendo estar presente por imposição da sua agenda, o Almirante Chefe do Estado-Maior desejou que o seu substituto, o Vice-chefe do Estado-Maior da Armada o representasse, e é com muito prazer que cumprimento o Senhor Almirante Rui Telles Palhinha, recentemente empossado neste alto cargo.

Desejo também manifestar o meu profundo reconhecimento pelo facto de os mais destacados professores do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas terem aceite, tão prontamente, o convite que lhes dirigi para participar nesta sessão.

Para além do senhor Prof. Doutor Adriano Moreira, Professor Emérito da UTL, e do senhor Presidente do Conselho Científico, Prof. Doutor António de Sousa Lara a quem tive já oportunidade de me dirigir, agradeço também a presença do senhor Prof. Doutor Óscar Soares Barata, que durante tantos anos foi Presidente do Conselho Directivo do ISCSP.

A Vossas Excelências, aos senhores Almirantes, aos senhores Académicos e senhores convidados, muito obrigado pela vossa presença.

Embora não tenha tido acesso à conferência que vamos ter o prazer de ouvir, estou certo de que não irei prejudicar a exposição do nosso conferencista ao apresentar dois comentários que considero oportunos.

O primeiro refere-se ao facto de ter sido o Instituto Superior Naval de Guerra o organismo da Marinha que, de forma mais prolongada e intensa, colaborou com o Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, da Universidade Técnica de Lisboa.

Para além do Senhor Professor Doutor Adriano Moreira, que foi, de longe, o professor, militar ou civil, que mais prolongadamente integrou o corpo docente do Instituto Superior Naval de Guerra, julgo que quase todos V. Excelências, senhores professores, ensinaram naquele Instituto.

Na transformação da Administração do Estado em curso, que inclui o Ministério da Defesa Nacional, o Instituto Superior Naval de Guerra desapareceu, integrado no Instituto de Estudos Superiores Militares.

Porém, a Marinha não quer perder o valor que representa esta centenária colaboração com a Universidade.

No passado dia 25 de Maio, na tomada de posse do Vice-chefe do Estado-Maior da Armada, que hoje temos o prazer de ver a presidir a esta sessão, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada disse: *A extinção do Instituto Superior Naval de Guerra [...] deixou-nos sem um importante órgão de estudo, produção e difusão de doutrina naval, que não foi substituído pela criação do Instituto de Estudos Superiores Militares. [...] Neste entendimento tenciono potenciar o GERE [Grupo de Estudo e de Reflexão de Estratégia], presidido pelo almirante Lopo Cajarabille para [...] dotar a Marinha de uma capacidade de análise e de influência nos acontecimentos, através da publicação de estudos e da realização de conferências e seminários que coloquem a Marinha na vanguarda do pensamento estratégico e permita perenizar a doutrina militar-naval numa época de grande apetência pela sua diluição.*

O senhor almirante Lopo Cajarabille foi também recente nomeado professor do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, onde já vinha leccionando o comandante Silva Ribeiro.

Através destes dois oficiais, através dos órgãos que eles representam, ou ainda através da Escola Naval ou desta Academia de Marinha, a Marinha não deixará de se interessar por manter a colaboração com o Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa.

O outro comentário é de carácter mais pessoal.

Há cerca de vinte e sete anos dois factos alteraram profundamente a minha vida.

Após a frequência, durante um ano completo, do Royal College of Defence Studies, fui colocado no Instituto Superior Naval de Guerra, temporariamente, por cerca de três meses, para transmitir algo do que recebera em Londres. Como frequentemente acontece em projectos e propósitos semelhantes, os três meses transformaram-se em nove anos.

Mas mais importante foi o convite que, logo no início daquele período, o senhor Professor Adriano Moreira me dirigiu para leccionar no ISCS. Foi um convite que profundamente me honrou e que deu origem a um relacionamento que muito me enriqueceu, quer pelo notável exemplo do profissional de excepção, quer pelas qualidades humanas e singular carácter do amigo sempre respeitado e sempre próximo.

Mantive-me na actividade docente enquanto a idade o permitiu, porque gostava do que estava a fazer, porque encontrei um ambiente de trabalho atraente e, principalmente, porque me foi proporcionado estabelecer um notável conjunto de firmes amizades que perduram.

Peço desculpa por estas referências de natureza pessoal, mas não queria deixar de manifestar quanto me agrada receber Vossas Excelências na Academia de Marinha, senhores Professores do ISCSP, nem o podia fazer sem expressar quanto me honra, me apraz e me sensibiliza a Vossa amizade.

Mas, voltando à sessão programada para hoje, vamos ter o prazer de ouvir o Professor Doutor Pedro Borges Graça falar sobre “O Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas e a Marinha: Uma relação centenária”.

A MARINHA E O ISCSP: Uma Relação Centenária

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pelo Professor Auxiliar Pedro Borges Graça do ISCSP/UTL, em 5 de Junho de 2007.

1. O Tronco Comum

*“Tive a inesquecível honra de ouvir, lá nos confins de Angola, da boca do Chefe do Estado (...) algumas palavras que me qualificam como dedicado a dois pensamentos: a Marinha e o Ultramar. Têm sido, na verdade, os dois polos da minha vida. Estou em crer que são um único, pois que separados mal poderiam existir, assim como do mesmo tronco nasceram”.*¹

Estas não são palavras minhas, como é óbvio, mas sim do Almirante Sarmiento Rodrigues que as proferiu no discurso de passagem da pasta de Ministro do Ultramar para o Professor Raul Ventura, em 1955. Se outra razão não existisse, não deixaria de ser imperativo invocar aqui, neste momento, a sua memória: figura ímpar de português e oficial de marinha, homem de ciência e cultura, de pensamento e de acção que, entre tantas outras obras, desenhou a matriz desta Academia onde hoje nos encontramos e da qual foi o seu primeiro presidente. Nas palavras de Adriano Moreira, *“um homem sem a menção do qual não é possível escrever a história portuguesa”.*²

É pois para mim uma honra dirigir-me à Academia de Marinha a respeito da relação centenária entre a Marinha e o Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa, o ISCSP, *“a nossa escola”*, como nós, *“iscspianos”*, gostamos de referir-la. O Almirante Sarmiento Rodrigues também se lhe referia assim, como pode ser observado num dos seus primeiros discursos enquanto Ministro das Colónias, em 1950, ao lembrar a sua dupla condição de ex-aluno e de professor da Escola Superior Colonial, a nossa antiga matriz institucional.³

Deste modo se vê, neste momento de lembrança da conexão entre duas casas tradicionalmente devotadas a servir Portugal, outras razões para invocar a memória do Almirante, que na nossa escola se mantém ainda viva como o reformador modernista que,

¹ *“O Mais Precioso Tesouro desta Nação”*, (Discurso, em 9 de Julho de 1955, na tomada de posse do Ministro do Ultramar), in M.M. Sarmiento Rodrigues, *Unidade da Nação Portuguesa*, 2 Vols, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1956, Vol. II (pp. 951-957), p. 956

² *“Os Transmontanos no Mundo. Luciano Cordeiro – Sarmiento Rodrigues”*, (Conferência, em 1985, na Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro), in **Adriano Moreira, Comentários**, Lisboa, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, 1989, (pp.91-106) p. 104; tb in revista Estudos Políticos e Sociais, Vol. XIII, ISCSP, 1985.

³ Cf. *“Pioneira do Ensino e da Cultura do Nosso Ultramar”*, (Discurso, em 13 de Novembro de 1950, na Escola Superior Colonial), in M.M. Sarmiento Rodrigues, op. cit., Vol. I, pp. 41 e 43

naqueles anos 50 do século passado, nos transformou em Instituto Superior de Estudos Ultramarinos. Colocou-nos assim à beira da autonomia universitária que almejávamos desde a génese do projecto, esboçado ainda no século XIX, pouco tempo após a criação da Sociedade de Geografia de Lisboa, autonomia essa que seria finalmente atingida dez anos depois sob a liderança do Professor Adriano Moreira com a integração do então resignado Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, patrocinada pelo seu reitor de então, Professor Moisés Amzalak, na Universidade Técnica de Lisboa, a qual tem como símbolo a *caravela* e divisa “*para que cresçam as rendas e abastanças*”.

É por isso que dentre o leque de razões para invocar nesta ocasião o Almirante Sarmento Rodrigues sobressai a *relação axial* que este manteve com o então jovem e futuro professor Adriano Moreira. Relação, ao que julgo saber, cheia de cumplicidade transmontana, firme nos valores e convicções, e que seria decisiva para o rumo que a nossa escola viria a tomar. Ninguém melhor que Adriano Moreira para nos transportar no tempo e revelar o espírito dessa relação, como fez em 1985 na Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro e repetiu, em 1999, nas comemorações do centenário do seu nascimento promovidas pela Câmara Municipal de Freixo de Espada à Cinta e por esta Academia:

“Foi nesse tempo, pela década de 50, que me deu a honra de me pedir a colaboração, encarregando-me de estudar a reforma dos serviços prisionais do ultramar, trabalho a que dei forma na minha tese.

*O Problema Prisional do Ultramar (1954), prémio Abílio Lopes do Rêgo da Academia das Ciências, com o qual ganhei, por concurso, o lugar de professor do então Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (...) A minha devoção por Sarmento Rodrigues foi completa a partir desse primeiro encontro, e a paixão pelo ultramar, como para muitos homens da minha geração, foi ele quem a provocou, mudando completamente o curso da minha vida até ali dirigida para as tarefas do foro.”*⁴

Encontro portanto providencial que espoletou a criatividade científica e pedagógica de Adriano Moreira, igualmente homem de pensamento e de acção, figura cimeira da vida pública e da cultura portuguesa e da Universidade neste último meio século. Entre outras obras, refundou a nossa escola no sentido dos valores universitários da liberdade de pensamento e de procura da verdade, ao serviço de Portugal, renovando as ciências sociais e inovando até hoje a Ciência Política e as Relações Internacionais, as análises sobre o espaço lusófono e sobre a conjuntura internacional, numa perspectiva tributária da identidade portuguesa e da reflexão em torno do conceito estratégico nacional.

A verdade é que a história do ISCSP está desde há meio século indissociavelmente ligada ao Professor após o seu encontro com o Almirante. E esta *relação axial* constitui um marco bem definido da evolução da relação entre a Marinha e o ISCSP, dividindo-a precisamente em dois grandes períodos: até Sarmento Rodrigues e após Adriano Moreira, ou talvez melhor, com Adriano Moreira.

⁴ **Adriano Moreira**, *Comentários*, op. cit., p. 99; ver tb **Adriano Moreira**, *Um cidadão romano da República*, in **AAVV**, *Almirante Sarmento Rodrigues, 1899-1979. Testemunhos e Inéditos no Centenário do seu Nascimento*, Freixo de Espada à Cinta, Edições INAPA/ Academia de Marinha/ Câmara Municipal de Freixo de Espada à Cinta, 1999, (pp. 13-19) pp. 14-15

O primeiro período corresponde a uma situação praticamente tutelar da nossa escola por parte da Marinha, enquanto esta tinha acoplado, por tradição, o Ministério das Colónias ou do Ultramar, correspondendo também, em determinada medida, à acção dirigente e pedagógica de um conjunto de oficiais e ex-oficiais de Marinha; o elemento imediatamente visível dessa influência foi sem dúvida o uniforme dos alunos – branco no verão e azul escuro no inverno – que perdurou até à fase do Instituto Superior de Estudos Ultramarinos. O segundo período é caracterizado pelo caminho percorrido pela nossa escola em direcção à emancipação e à autonomia universitária, sucessivamente ISCSPU e ISCSP, iniciando-se a cooperação institucional com a Marinha, em particular com o Instituto

Superior Naval de Guerra, que se manteve até aos tempos actuais, com reciprocidade de troca de professores e conhecimentos.

O ISCSP hoje, instituição universitária de referência no ensino e investigação no campo das ciências sociais e políticas, no seu centésimo primeiro ano de existência, não esquece nem deixa de orgulhar-se da sua herança genética, impressa naquele tronco comum da Marinha e Ultramar de que falava o Almirante Sarmento Rodrigues. As raízes desse tronco estão seguras no tempo à Ordem de Cristo e ao Infante D. Henrique, que foi não só promotor desse extraordinário feito marítimo, humano e científico que foram os Descobrimentos, mas também – o que muitas vezes não é recordado - protector da Universidade, que abrigou e reformou.

Não é pois de admirar que tal tronco comum se reflecta claramente na simbologia do ISCSP com o Padrão dos Descobrimentos e a divisa *talent de bien faire* - a mesma do Infante e da Escola Naval – imposta pelo Rei D. Carlos na sessão inaugural da nossa escola em 25 de Outubro de 1906.

2. A Acção de Luciano Cordeiro

A génese do ISCSP remonta contudo ao início do último quartel do século XIX, quando, em 1878, no seio da recém criada Sociedade de Geografia de Lisboa, um grupo de homens de carácter e de ciência e cultura, patriotas e irreverentes, concebeu um designado *Projecto de uma Escola de Disciplinas relativas à Terra e à Gente e às Línguas do Ultramar Português – Curso Colonial Português*.⁵ O principal dinamizador e relator do projecto era Luciano Cordeiro, então com 34 anos, ex-oficial de Marinha, o qual, juntamente com os restantes subscritores, considerava que o “*espírito científico*” escasseava nos então chamados “*negócios ultramarinos*”, na organização política e administrativa das colónias, ao mesmo tempo que queriam marcar a presença de Portugal em África face à ameaça internacional que levaria à partilha do continente pelas potências europeias na célebre Conferência de Berlim de 1884-85. Invocando a tradição, esse projecto tinha como objectivo fundamental a inovação de processos e comportamentos, nomeadamente

⁵ In **José Júlio Gonçalves**, *Criação e Reorganizações do Instituto Superior de Estudos Ultramarinos, 1906-1961*, 2 Vols, Agência-Geral do Ultramar, Lisboa, 1962, vol. I, pp. 3-15.

na projecção da administração pública portuguesa para África, e note-se que hoje o ISCSP mantém uma posição marcante no ensino e investigação em ciência política, relações internacionais e em administração pública.

O lema das comemorações dos 100 anos da nossa escola foi *tradição e inovação*, uma síntese que traduz a nossa cultura institucional, sustentada no passado mas, usando palavras de Adriano Moreira, “*marcando a presença do futuro*”. Eram também esses valores que moviam Luciano Cordeiro quando, em 1877, na 1ª sessão solene anual da Sociedade de Geografia, após lembrar a acção do Infante D. Henrique, afirmava “*nós somos os continuadores e os colaboradores duma tradição nacional*”.⁶ No ano seguinte, em 1878, na mesma altura da apresentação do projecto da Escola, publicou em francês o seu estudo basilar *A Hidrografia Africana no Século XVI*,⁷ um exemplo do espírito científico que o orientava, e também da defesa do nosso conhecimento sobre África perante os estrangeiros, que nos desvalorizavam e a quem atribuía, segundo as suas palavras, “*uma fatal ignorância da nossa língua e da nossa literatura geográfica africana*”.⁸

Nesse trabalho, Luciano Cordeiro fez não só um levantamento exaustivo das fontes portuguesas sobre o interior do continente africano, incluindo documentos inéditos da Torre do Tombo, mas também uma análise interdisciplinar - diríamos hoje - dessas fontes, nos seus aspectos histórico, geográfico etnográfico e etnológico, com incursões no domínio da linguística e etimologia africana.

Esta abordagem interdisciplinar, modernista, também estava patente no projecto da Escola, mas seria ainda necessário esperar uma geração até que passasse do papel para a prática, sob a liderança de outro oficial de Marinha, o Comandante e posterior Almirante Ernesto de Vasconcellos.

3. A Geração de Ernesto de Vasconcellos

O primeiro director foi o Conselheiro Ferreira do Amaral, oficial de marinha, mas o Almirante Ernesto de Vasconcellos, engenheiro hidrógrafo, foi efectivamente, permitam-me a imagem, o primeiro marinheiro ao leme da nossa escola, no sentido em que a sua acção se desenvolveu ao longo de mais de um quarto de século, tendo sido determinante na sua criação e resguardo no seio da Sociedade de Geografia. Quando era 1º secretário-geral desta Sociedade, em 1901, e aí se realizou o 1º Congresso Colonial, logo propôs a criação de um Instituto Colonial. Cinco anos depois, em 1906 – uma geração após o primeiro projecto -, era criada a Escola Colonial, quando o professor de medicina Manuel Moreira Júnior exerceu as funções de Ministro da Marinha e Ultramar.

Em 18 de Janeiro de 1956, na Sociedade de Geografia, na sessão comemorativa dos nossos 50 anos, o professor José Santa-Rita, na escola desde 1916, recordou o con-

⁶ In *Obras de Luciano Cordeiro, I, Questões Coloniais*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1934, p.6.

⁷ **Luciano Cordeiro**, *L'Hydrographie Africaine au XVI Siècle (Lettres a M. Le Président de la Societé de Géographie de Lyon)*, Lisbonne, Imprimerie de J.H. Verde, 1878

⁸ *Idem*, p. 7

texto em que Moreira Júnior assumiu aquela pasta: “(...) a recordação que conservo da sua entrada para o Ministério é a de um jornal de caricaturas que o representava envergando a bata de médico, metido nas águas do Tejo até ao joelho e colando tiras de adesivo no velho couroçado ‘Vasco da Gama’, o mais importante navio da nossa decrépita marinha de guerra.”⁹

O desempenho do Ministro Moreira Júnior acabou por contrariar o caricaturista, mas na realidade o país encontrava-se então em sérias dificuldades financeiras que não favoreciam a criação de novas instituições a cargo do Estado. A ultrapassagem deste obstáculo deve-se em grande medida a Ernesto de Vasconcellos, que na altura era precisamente o chefe de gabinete do Ministro. A Escola Colonial ficou abrigada na Sociedade de Geografia e o corpo docente foi recrutado entre funcionários públicos, civis e militares, de modo a que o problema da sua remuneração fosse resolvido através de meras gratificações pela acumulação de funções. Naqueles primeiros tempos, referindo somente os oficiais da Marinha, enquanto o então Comandante Ernesto de Vasconcellos se ocupou da disciplina de Geografia Colonial, o Contra-Almirante José Francisco da Silva leccionou Etnologia e Etnografia Coloniais, ficando o Kimbundu a cargo do 1º Tenente Capelão José Matias Delgado.

A acção do Almirante Ernesto de Vasconcellos foi portanto fulcral para o arranque da nova e inovadora instituição, transferindo para esta ao longo de um quarto de século, como professor e investigador, com as várias obras que publicou, o prestígio científico que lhe era reconhecido em Portugal e no estrangeiro. Ademais, foi um respeitado conselheiro político e negociador internacional de questões ultramarinas ao serviço de Portugal, como a célebre questão do Barotze em que reclamámos e obtemos, por empenho seu, 1/5 do território que hoje faz parte de Angola. Como observou o saudoso historiador luso-moçambicano Alexandre Lobato:

*“No seu tempo, ninguém melhor do que ele conhecia o passado e o presente das colónias portuguesas e todos os nossos problemas coloniais, internos e internacionais, tornando-se por isso o homem indispensável no lugar conveniente”.*¹⁰

Outro professor mais jovem seu contemporâneo, Lopo Vaz de Sampayo e Mello, ex-oficial de Marinha, recordou-o assim nas comemorações dos 40 anos da escola: *“Durante a permanência da Escola Colonial nas instalações da Sociedade de Geografia, não só a frequência se foi, pouco a pouco desenvolvendo, como também, o ensino se foi paralelamente completando, criando-se novas cátedras e passando a ser de três anos lectivos, o curso que, primitivamente, abrangia apenas dois anos. Diversas medidas legislativas para tais efeitos foram promulgadas, entre as quais é de citar a reforma decretada pelo Ministro das Colónias João Soares. Mas a alma, o inspirador, o promotor desses progressos, o deus ex-máquina dos aperfeiçoamentos e da valorização da Escola Colonial, que, modestamente, sempre deixou ficar na sombra a grande valia da sua obra, (...) era sempre Ernesto de Vasconcelos (...)”.*¹¹

⁹ **José Gonçalo Santa-Rita**, *Discurso do Decano do Corpo Docente na sessão realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa*, in Anuário do Instituto Superior de Estudos Ultramarinos, vol II, 1955-56, (pp.50-61) p. 54.

¹⁰ In **AAVV**, *Da Comissão de Cartographia (1883) ao Instituto de Investigação Científica Tropical (1983). 100 Anos de História*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1983, p. 61

¹¹ **Lopo Vaz de Sampaio e Mello**, *Por Minha Dama (De como Nasceu e tem vivido a Escola Superior Colo-*

O Almirante Ernesto de Vasconcellos foi ainda conselheiro da grande reforma de 1926-27 que atribuiu o estatuto superior à Escola Colonial, levada a cabo pelo Comandante João Belo como Ministro das Colónias, que o admirava e tinha servido sob as suas ordens. No processo individual do Almirante, que conservamos no ISCSP, consta um documento de 8 páginas datado de 1929, ano anterior ao da sua morte com 78 anos, no qual apresenta um conjunto de propostas para aperfeiçoar a Escola Superior Colonial, que é um exemplo do seu espírito científica e pedagógicamente irrequieto e da sua devoção à instituição.

É por tudo isto, pela sua influência, que podemos falar na geração de Ernesto de Vasconcellos para caracterizar o primeiro quarto de século de vida da Escola Colonial.

3. A Geração de Lopo Vaz de Sampayo e Mello

Mas com o final de carreira e falecimento do Almirante Ernesto de Vasconcellos, a reforma de João Belo, tal como a designamos no ISCSP, fez emergir uma nova influência predominante na escola: a do professor Lopo Vaz de Sampayo e Mello, ex-oficial da Marinha, o qual, por causa das suas fortes convicções monárquicas, nos turbulentos tempos da instauração da República, se vira obrigado a abandonar a carreira e a partir para o exílio. Como o próprio explicou na ocasião das já referidas comemorações dos 40 anos, deu-se a circunstância de ser amigo íntimo do Comandante João Belo. Era, como dizia: “(...) *seu antigo camarada a bordo, seu companheiro de armas em África, a quem estava, desde sempre, ligado, pela mais fraternal amizade (...)*”.¹²

Conforme revelou ainda naquela ocasião, foi-lhe “*entregue, pelo ministro, a elaboração da nova reforma*”, decretada em 25 de Outubro de 1926, e, precisamente no dia seguinte, em 26 de Outubro, recuperou formalmente o seu lugar de professor da Escola, que tinha ganho em concurso, em 1910, com a obra intitulada *Política Indígena*.¹³ O Curso Superior Colonial tinha então 4 anos, nele sendo leccionadas, para além de línguas como o Inglês, o Quimbundo de Angola e o Ronga de Moçambique, e matérias práticas como Topografia e Cartografia, Higiene, Zootecnia e Construção Civil, disciplinas de Geografia, Etnologia e Etnografia, História, Economia, Direito Internacional Público e Privado, Administração Pública e, obviamente, *Política Indígena*, a qual, no quarto de século seguinte adquiriria um certa proeminência entre as demais.

É justo referir, com objectividade, que a disciplina de *Política Indígena* foi de facto no seu tempo inovadora ao colocar-se na perspectiva, considerada muito moderna, da Sociologia, traduzindo a abordagem científica da realidade social africana defendida por

nia), Conferência realizada, na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 18 de Janeiro de 1946, na Sessão Comemorativa da Passagem do 40º Aniversário da Fundação da Escola Superior Colonial, in *Anuário da Escola Superior Colonial*, Ano XXVII, 1945-1946, (pp. 35-51) p.41.

¹² Idem, p. 42

¹³ **Lopo Vaz de Sampayo e Mello**, *Política Indígena*, Magalhães e Moniz, Lda, Porto, 1910. Cfr. Processo Individual “Lopo Vaz de Sampayo e Mello”, Arquivo dos Serviços Administrativos do ISCSP

Lopo Vaz de Sampayo e Mello desde 1910. Era uma sociologia aplicada que tinha como característica marcante a tradição humanista e universalista portuguesa, assumindo claramente uma visão culturalista dos africanos em contraposição à visão biologista e racista que postulava a inferioridade destes em relação aos europeus. Analisava por isso as capacidades intelectuais dos colonizados sob o ângulo do relativismo cultural e da sua igualdade como seres humanos, qualificando a Sociologia colonial como “*uma astro de primeira grandeza*” e uma “*doutrina importantíssima*” que vinha decisivamente esclarecer os problemas da sociedade colonial.¹⁴ Como já tive a oportunidade de referir nas comemorações dos 100 anos do ISCSP, a propósito da nossa tradição dos estudos africanos, desse período ficou registado no Anuário e na revista Estudos Coloniais o avanço do conhecimento sobre África desenvolvido na Escola, o que pode também ser observado em obras editadas individualmente. Mendes Corrêa, por exemplo, publicou no final dos anos 40 uma designada *Síntese de África*, que era uma espécie de resposta ou contrapeso à então “bíblia” dos estudos africanos, o livro *An African Survey*, de 1938, coordenado pelo britânico Lord Hailey, que visitou a nossa Escola em 1945, ano em que terminou a 2ª guerra mundial e se reeditou esse mesmo livro.¹⁵ A abrir a *Síntese de África*, Mendes Corrêa afirma a intenção de produzir uma visão portuguesa dos problemas africanos¹⁶ e, significativamente, coloca no final da obra uma estampa do Infante D. Henrique com a legenda “*O iniciador da investigação científica africana nos tempos modernos*”. No 3º Congresso Internacional de Ciências Antropológicas e Etnológicas em Bruxelas, em 1948, critica a metodologia científica dos ingleses como sendo afastada da realidade, em particular a *tese da estabilidade das culturas*, contrapondo a *tese da evolução multilinear desordenada e brusca* que requeria uma análise na perspectiva do *contacto de culturas* diferentes e das consequentes mudanças culturais e sociais.¹⁷

Este modelo de análise seguido na nossa Escola radicava na cultura institucional e no trabalho anteriormente desenvolvido, nomeadamente por Lopo Vaz de Sampayo e Mello que, para além de ter regido Política Indígena e, previamente, até 1912, História da Colonização e Administração Colonial, também ensinou a disciplina de Etnologia e Etnografia, substituindo intermitente mas cumulativamente 6 anos, o professor António de Almeida quando este cumpria mandato de deputado à Assembleia Nacional. Curioso detalhe é o elogio que lhe é feito no jornal *Novidades*, de 15 de Fevereiro de 1935, sobre as suas aulas práticas, onde eram simulados julgamentos de homicídio por feitiçaria. Problema complexo e ainda tão actual, frequentemente objecto das denúncias dos missionários cristãos em África.

¹⁴ Idem, p. 10

¹⁵ **António Mendes Corrêa**, *Síntese de África*, Lisboa, Agência-Geral das Colónias, 1949; **Lord Hailey (Coord.)**, *An African Survey. A Study of Problems Arising in Africa South of Africa*, London, Oxford University Press, 1938. [Este livro britânico, publicado na aurora da 2ª guerra mundial, acabou por ser ultrapassado, quanto aos seus objectivos coloniais, pelo novo princípio anti-colonial que emergiu com a Carta das Nações Unidas e a nova conjuntura internacional]

¹⁶ p. 7.

¹⁷ **António Mendes Corrêa**, *Contacts Culturels dans les Colonies Portugaises*, in *Estudos Coloniais*, vol.1 (1948-1949), Escola Superior Colonial, Lisboa, 1950, pp.9-11.

Sampayo e Mello foi também, durante 19 anos, director do Anuário da Escola, e também representante desta na Comissão para a Exposição Colonial Internacional de Paris, na Comissão da História da Colonização e no Conselho do Império Colonial, onde, em 1936, foi encarregado de fazer o inquérito relativo à existência ou não de escravatura nas colónias portuguesas. Nessa altura, quando foi a Madrid participar na Conferência de Altos Estudos Internacionais, Lopo Vaz de Sampayo e Mello era tratado como “Comandante” no Diário de Notícias de 25 de Maio de 1936. Pormenor porventura sintomático, na percepção pública da época, da forte relação da Marinha com a Escola Superior Colonial.

Acabaria por adoecer subitamente em Janeiro de 1949, em plena actividade académica, e morrer no mês seguinte com 65 anos de idade, marcando o fim de uma geração, a sua própria, num tempo de revisão do secular princípio da colonização.

4. A Geração de Adriano Moreira

Chegámos assim à idade madura da nossa escola e à *relação axial* entre Sarmento Rodrigues e Adriano Moreira que a emancipou e projectou na plenitude da vida universitária, largando a tutela protectora da Marinha mas mantendo a conexão. Nunca é demais salientar o papel fundamental do Almirante Sarmento Rodrigues na “correção” do nosso rumo face aos ventos da história e da conjuntura internacional. A escola teve de facto a sorte, digamos simplesmente assim, de ter tido, no início dos anos 40, o então Comandante Sarmento Rodrigues como um dos seus mais distintos alunos, com notas oscilando entre os 16 e os 18 valores, e depois como professor, em 1949, substituindo precisamente Lopo Vaz de Sampayo e Mello na disciplina de Política Indígena.¹⁸ Quando foi exercer as funções de Ministro das Colónias, em 1950, possuía já uma ligação íntima à escola, que visitou logo no início do mandato, afirmando a “*indispensabilidade do ensino que nela se ministra*”, para logo de seguida anunciar o seguinte:

“Admito (...) que se encare uma nova orientação, e eu próprio tenho como certo que muito mais haveria que ensinar neste país, acerca do Ultramar. (...) seremos nós que, baseados na tradição e fortalecidos pela razão, haveremos de traçar mais uma vez o nosso próprio rumo, neste campo de ensino. (...) Desejaria que lhe pudessem ser facultados todos os meios de acção de que precisa, nas suas instalações e no contacto que os seus professores carecem de ter com o Ultramar. Embora haja que atender às dificuldades económicas do momento presente, tenho esperança que, com confiança e boa vontade, alguns benefícios se hão-de conseguir.”¹⁹

E de facto não tardou muito até que a mudança inundasse a Escola Superior Colonial, transformando-a em Instituto Superior de Estudos Ultramarinos, com uma nova dinâmica reformista da política colonial. Na verdade, a visão do Almirante assentava numa longa experiência de terra e de mar em África, desde que fora nos anos 30 Capi-

¹⁸ Cfr. Processo Individual “Manuel Maria Sarmento Rodrigues”, Arquivo dos Serviços Administrativos do ISCSP.

¹⁹ “*Pioneira do Ensino e da Cultura do Nosso Ultramar*”, op. cit., Vol. I, pp. 41-43.

tão dos Portos de Chinde e de Quelimane e da canhoeira Tete, e depois Governador da Guiné nos anos 40, onde, entre outras obras, criou o Centro de Estudos e o Boletim Cultural da Guiné Portuguesa.

Sarmento Rodrigues era um homem essencialmente culto, com uma perspectiva de abertura do regime vigente que, por sua vez, abriria o espaço de manobra para o jovem professor Adriano Moreira avançar com o seu inovador ensino e investigação no campo inter-activo das relações internacionais e da política ultramarina. Com efeito, em somente dez anos, a Escola Superior Colonial passou a Instituto Superior de Estudos Ultramarinos e depois a Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, integrado na Universidade Técnica de Lisboa.

Isto resultou de meio século de evolução pedagógica e científica da própria Escola e também da mudança da conjuntura internacional após a 2ª guerra mundial e em particular depois da Conferência de Bandung de 1955. Ao antigo princípio colonial sucedia o novo princípio anti-colonial. Foi neste contexto que Adriano Moreira marcou a mudança da velha *Política Indígena* para a nova disciplina de *Política Ultramarina*, publicada em livro em 1956 como homenagem ao meio século da existência da escola, com uma nova leitura da conjuntura internacional, em tempo real, não coincidente com a do regime, tributária em grande medida das modernas correntes das ciências sociais americanas, compreendendo integralmente o processo de descolonização em curso, em especial no que respeitava a África, e seus reflexos na posição de Portugal.²⁰

Neste sentido é de assinalar o facto, histórico, de no Instituto Superior de Estudos Ultramarinos se ter começado a reflectir na continuação da colonização, nas tendências do anti-colonialismo e nos caminhos possíveis da “*autonomia progressiva e irreversível*” que Adriano Moreira tentaria pôr em prática enquanto Ministro do Ultramar no início dos anos 60. Tudo em nome do espírito científico, do realismo e do patriotismo preocupado com o futuro de Portugal, de acordo com a tradição da nossa cultura institucional. Não é pois de admirar que Eduardo Mondlane, o futuro fundador da FRELIMO, então a preparar um doutoramento em Psicologia Social na Universidade de Northwestern, em Chicago, tenha colaborado no livro sobre o Anticolonialismo, com uma introdução do então Comodoro Sarmento Rodrigues, editado no final dos anos 50 pelo Centro de Estudos Políticos e Sociais que funcionava no quadro do Instituto e da Junta de Investigações do Ultramar sob a coordenação de Adriano Moreira.²¹

E nessa atitude responsável mas irreverente perante o regime, era no Infante D. Henrique que Adriano Moreira buscava inspiração, como está patente na comunicação que fez ao Congresso Internacional da História dos Descobrimentos, em 10 de

²⁰ **Adriano Moreira**, *Política Ultramarina*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar/Centro de Estudos Políticos e Sociais, 1956.

²¹ **Eduardo Mondlane**, *Anti-colonialism in the United States*, in **AAVV (Prefácio de Manuel Maria Sarmento Rodrigues)**, *Enquête sur l'Anticolonialisme/Inquiry on Anti-Colonialism*, Junta de Investigações do Ultramar/Centro de Estudos Políticos e Sociais, 1957, pp. 185-206. Cfr. **Pedro Borges Graça**, *O Projecto de Eduardo Mondlane*, in *Estratégia*, vol. XII, Instituto Português da Conjuntura Estratégica, Lisboa, 2000, pp.259-354; e *A Construção da Nação em África (Ambivalência Cultural de Moçambique)*, Coimbra, Edições Almedina, 2005, p. 213 ss.

Setembro de 1960, intitulada *O Pensamento do Infante D. Henrique e a Actual Política Ultramarina de Portugal*.²²

Em termos científicos, nesse período, o salto foi absolutamente extraordinário no estudo e acompanhamento da realidade social africana e da conjuntura internacional, como é evidente na enorme lista de publicações do Centro de Estudos Políticos e Sociais num tão curto espaço de tempo. Para além dos trabalhos de Adriano Moreira, são fundamentais os de Jorge Dias sobre África, sendo os quatro volumes dos Macondes de Moçambique uma peça singular de investigação científica sem correspondência à altura na literatura antropológica africanista britânica e francesa. Na verdade, não é possível referir aqui todos os nomes que suportaram a acção e a coordenação de Adriano Moreira, sem os quais não poderia ter sido feito o que se fez, em inúmeros colóquios e estudos multidisciplinares e interdisciplinares, dedicados principalmente aos problemas africanos e às questões internacionais.²³ É no entanto de referir os trabalhos de Silva Rêgo no domínio da História da Colonização e da Missionologia, de Rodrigo Sá Nogueira no campo da Linguística Africana, e também os então assistentes José Júlio Gonçalves, Óscar Soares Barata, João Pereira Neto, Narana Coissoró, Afonso Mendes e José Maria Gaspar que realizariam teses de doutoramento no âmbito da realidade africana sobre temas como os islamizados, as relações raciais, a administração pública, o direito tradicional e os problemas do trabalho, “a geração da nova fundação”, como lhes chamou Adriano Moreira nas comemorações dos nossos 90 anos.²⁴

Nos anos 60, leccionavam-se assim no Instituto disciplinas inovadoras, num conjunto de quase quarenta, como Introdução à Sociologia, Metodologia das Ciências Sociais, Geopolítica Tropical, Antropologia Cultural e História das Teorias Políticas e Sociais. Fruto da dinâmica em grande parte imposta por Adriano Moreira e do novo estatuto reconhecidamente universitário, o objecto de estudo do Instituto ampliava-se para além da questão meramente africana, evidenciando uma tendência que viria a firmar-se após o 25 de Abril com o ISCSP.

Mas, neste percurso, a conexão entre a Marinha e o Instituto não foi quebrada, originando-se uma nova forma de relacionamento que chegou aos nossos dias, baseado na troca de professores e conhecimentos. Em 1956, no mesmo ano da edição de *Política Ultramarina*, Adriano Moreira publica nos *Anais da Marinha* o artigo *Conjuntura Colonial Mundial*, o primeiro facto registado da sua relação com a Marinha.²⁵ Dois anos depois, em 1958, em plena fase de desenvolvimento de análises e conceitos operacionais

²² **Adriano Moreira**, *O Pensamento do Infante D. Henrique e a Actual Política Ultramarina de Portugal*, in **Adriano Moreira**, *A Batalha da Esperança*, Lisboa, Livraria Bertrand, s/d (2ª ed.), pp. 9-29.

²³ Ver, por exemplo, **Óscar Soares Barata**, *Adriano Moreira, Quarenta Anos de Docência e Acção Pública*, in **AAVV**, *Estudos em Homenagem ao Professor Adriano Moreira*, 2 Vols., Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas/Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1995, vol. I, pp. 15- 120 (em particular, Anexos II e IV)

²⁴ **Adriano Moreira**, *Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas - 90 Anos: Um Conceito Científico e Pedagógico*, in **AAVV**, *ISCSP – 90 Anos, 1906-1996 (Conferência de Aniversário – 18 e 19 de Janeiro de 1996)*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas/Universidade Técnica de Lisboa, 1996, (pp. 41-52) p. 49.

²⁵ **Adriano Moreira**, *A Conjuntura Colonial Mundial*, Ano 16, nº 33, pp. 12-27

no campo da Ciência Política e Relações Internacionais, começa a colaborar com o Instituto Superior Naval de Guerra como Conferencista, numa altura em que também era membro da delegação portuguesa às Nações Unidas. Em breve iria para o Ministério do Ultramar e começaria a guerra colonial, não impedindo contudo tais circunstâncias que findasse a sua colaboração com o Instituto Superior Naval de Guerra, o qual, no início dos anos 60, se instalaria na Rua da Junqueira, tal como o ISCSPU, a poucos metros de distância.

Nesses conturbados anos 60, a actividade na nossa escola foi intensa e quase revolucionária no desenvolvimento das ciências sociais em Portugal, na investigação e no ensino de novas matérias, com convidados estrangeiros e nacionais que aí leccionavam ou proferiam conferências que despertavam assistências ávidas de perspectivas originais e abertas ao mundo das idéias contemporâneas. Foi nesse contexto, em 1964, que o então Comandante Tengarrinha Pires, professor do Instituto Superior Naval de Guerra, foi convidado a leccionar na nossa escola a disciplina inovadora de Geopolítica Tropical.²⁶ A sua regência duraria porém somente um ano lectivo, pois o Almirante Reboredo, então Chefe do Estado-Maior da Armada, não pôde prescindir da sua colaboração na guerra em África. Adriano Moreira, por seu turno, passaria de Conferencista a Professor do Instituto Superior Naval de Guerra, em 1968, regendo a disciplina de Política Internacional. Como sempre foi seu timbre na vida universitária, e conforme recorda Óscar Soares Barata: “(...) foram logo preparados apontamentos que também serviram ao ensino do ISCSPU, fazendo-se uma primeira edição policopiada através da Associação Académica do Instituto”.²⁷

A Política Internacional de Adriano Moreira é, de facto, uma obra marcante, histórica, da introdução do estudo da Ciência Política e das Relações Internacionais em Portugal, e a Marinha, como se vê, não deixa de lhe estar intimamente associada. No ano seguinte, em 1969, por resistência ministerial à modernidade científica e pedagógica do ISCSPU, Adriano Moreira seria demitido da sua direcção. A Marinha não deixaria contudo de continuar a considerá-lo seu professor. Tem amplo significado, por exemplo, no ano lectivo de 1972-73, um ano antes do 25 de Abril, em tempo de guerra prolongada, que Adriano Moreira tivesse proferido no Instituto Superior Naval de Guerra a lição inaugural dos cursos, intitulada Os Projectistas da Paz.²⁸

Nem mesmo com o 25 de Abril, que o obrigou a partir para o exílio no Brasil, a Marinha o deixou de considerar seu professor, lealdade reconhecida e retribuída, em 1976, no livro *Saneamento Nacional*, uma análise realista do PREC e da conjuntura internacional, iniciada com uma carta dirigida aos oficiais dos cursos no Instituto Superior Naval de Guerra, para, de acordo com as suas palavras, “continuar um interrompido diálogo que durou anos, e no qual nunca foi omitido qualquer aspecto na conjuntura portuguesa”.²⁹ Por essa altura, a nossa escola também sofreu as turbulências revolucionárias do momento, foi fechada, e finalmente reaberta no início dos anos 80.

²⁶ Cfr. Processo Individual “António Tengarrinha Pires”, Arquivo dos Serviços Administrativos do ISCSP

²⁷ Óscar Soares Barata, *Adriano Moreira...*, op.cit., p. 75

²⁸ Adriano Moreira, *Os Projectistas da Paz*, in Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Janeiro-Junho, 1973, pp. 3-12

²⁹ Cr. Adriano Moreira, *Saneamento Nacional*, Lisboa, Torres & Abreu, Lda, 1976, p. 7

Reanimou-se assim a troca de professores e conhecimentos entre ambas as instituições, particularmente nas áreas da Ciência Política, Relações Internacionais, Estratégia e Geopolítica. O primeiro oficial de marinha a ser convidado para leccionar no ISCSP, nesta nova fase do nosso relacionamento, foi o Almirante António Emílio Sacchetti, actual presidente desta Academia. A seguir foi o Comandante Virgílio de Carvalho e depois o Almirante António Quesada de Andrade e o Comandante António Silva Ribeiro, que foi ex-aluno do ISCSP, aprovado com distinção no Mestrado em Estratégia, e que é actualmente nosso professor e colega. Temos também a honra, e permitam-me dizer, o proveito, de contarmos com a colaboração, desde o presente ano lectivo, do Almirante Lopo Cajarabille, ex-Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e actual presidente do Grupo de Reflexão Estratégica da Marinha.

Todos são esteios do ISCSP, mas seria injusto não fazer aqui uma referência especial ao Almirante Sacchetti, que, pela Marinha, é o símbolo vivo da nossa relação neste último quarto de século. Em carta dirigida ao Director do Instituto Superior Naval de Guerra, em 20 de Outubro de 1982, Adriano Moreira, manifestando a intenção do Conselho Científico, solicita-lhe que autorize a colaboração do então Capitão de Mar e Guerra António Emílio Sacchetti na disciplina de Pactos Militares e Organizações de Defesa do recém criado e inovador Mestrado em Relações Internacionais do ISCSP. Seguiu-se um parecer dirigido ao Reitor da Universidade Técnica de Lisboa e ao Director Geral do Ensino Superior, também por si assinado e pelo Almirante Coelho da Fonseca, na qualidade de director do Instituto Superior Naval de Guerra, e pelo Almirante Tengarrinha Pires como ex-professor de Estratégia deste Instituto e de Geopolítica do ISCSP.³⁰

O já Contra-Almirante Sacchetti começaria a leccionar na nossa escola no ano lectivo de 1983/84, tendo sido ainda convidado, após voto unânime do Conselho Científico, para ser membro do Conselho Consultivo do Instituto de Relações Internacionais, a recém criada estrutura de coordenação da investigação no ISCSP, onde ainda foi nomeado Director do Centro de Estudos Estratégicos. Na licenciatura e no mestrado em Relações Internacionais e no mestrado em Estratégia, regeu as disciplinas de Estratégia e Relações de Poder, Geopolítica do Pacífico, Pactos Militares e Organizações de Defesa e o Seminário de Estratégia Naval.

Da sua actividade resultou uma extensa lista de trabalhos académicos, publicados no âmbito do ISCSP, que começou em Pactos Militares e Organizações de Defesa na Região Euro-Americana, editado em 1982, e em Temas de Política e Estratégia, editado em 1986. Jubilado como Professor Catedrático Convidado do ISCSP, a sua ligação à escola mantém-se viva, como é evidente, e ainda há poucos dias atrás apresentou, na Academia Militar, o livro de geopolítica “O Salto do Tigre” do Professor do ISCSP António Marques Bessa.³¹

A sua acção pedagógica e científica ao longo destes anos no ISCSP, para além do inestimável valor académico, é pois um exemplo de dedicação à escola e aos alunos.

³⁰ Cfr. Processo Individual “António Emílio Sacchetti”, Arquivo dos Serviços Administrativos do ISCSP.

³¹ Em co-autoria com o Tenente-Coronel Carlos Mendes Dias, editado pela Prefácio.

E na nossa relação pedagógica a reciprocidade também ocorreu, pois para além de Adriano Moreira, também colaboraram regularmente com o Instituto Superior Naval de Guerra, ao longo deste quarto de século, os professores do ISCSP Óscar Soares Barata, Políbio Valente de Almeida e António Marques Bessa, e as assistentes Conceição Pequito e Maria Francisca Saraiva. Esta relação viria infelizmente a terminar com a extinção do Instituto Superior Naval de Guerra, em Setembro de 2005.

Pensamos ter honrado a nossa relação e vemo-nos retratados na breve mensagem do Almirante António Rebelo Duarte quando, na sessão solene do encerramento, afirma que o Instituto “*Fez a singradura correcta, escolheu pilotos experimentados, militares e civis. Ganhou prestígio e creditou-o na Marinha*”.³² Ficamos ainda felizes e orgulhosos por o Professor Adriano Moreira, pedra angular da relação entre o Instituto Superior Naval de Guerra e o ISCSP neste último meio século, ter sido condecorado, no final do ciclo, com a Medalha Militar de Serviços Distintos, Grau Ouro, da Marinha, a mais alta que pode ser atribuída a um civil.

A nossa relação centenária ficou sem um membro mas não perdeu a vitalidade. Para já, temos a colaboração, já apontada, do Almirante Lopo Cajarabille e do Comandante Silva Ribeiro, também em vias de concluir o seu doutoramento no ISCSP, mas temos outra ligação que tem vindo a desenvolver-se nos anos mais recentes num sentido muito interessante. Falo de alunos finalistas do ISCSP que têm vindo a usufruir de estágios na Marinha, particularmente no Estado-Maior da Armada, e do contributo que vêm dando aos trabalhos que aí se produzem. Para se ter uma idéia das potencialidades, veja-se o relatório de estágio de Patrícia Justo, editado eplá Marinha, produzido como tese de licenciatura em Ciência Política, sobre os designados Públicos de Interesse na Formulação da Política de Defesa.³³

5. A Marinha e o ISCSP em Tempo Tribúio

Mais de um século configura pois a relação entre a Marinha e o ISCSP. Temos agora, nesta conjuntura acelerada do processo de globalização em curso, um vasto leque de possibilidades à nossa frente, de interesse comum a ambas as instituições, servindo Portugal, nos nossos Mestrados em Estratégia, em Políticas Públicas, em Relações Internacionais e em Estudos Africanos, no Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica da Marinha, um potencial *think tank* “CIMIC” modelar, e eventualmente na Escola Naval, para além desta Academia de Marinha que hoje simboliza esse espírito, não esquecendo a Sociedade de Geografia de Lisboa onde a nossa relação nasceu e cresceu.

Permitam-me que avance uma reflexão sobre essas possibilidades, com o mar à vista.

³² Cfr. Mensagem do Director, Sessão Solene de Encerramento da Actividade, Instituto Superior Naval de Guerra, 29 de Setembro de 2005

³³ Patrícia Justo, Formulação da Política de Defesa: Públicos de Interesse, Lisboa, Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada, 2006, p.143

O mar configurou Portugal. Se não fosse o mar, Portugal não existiria plenamente como nação nem se tinha projectado universalmente com esse extraordinário feito que foram os Descobrimentos. No entanto, dir-se-ia que o país ficou depois esgotado com tamanho esforço, sem ânimo para se desenvolver nem afirmar perante o estrangeiro.

O grande poema do mar, que são Os Lusíadas, foi escrito por Camões com o orgulho de ser parte de um povo com um passado e um carácter inigualável, com um manifesto político para a Europa, como há muito assinalou Adriano Moreira, transbordando humanismo e universalismo, como tão bem captou Thomas More na Utopia. Recordemos que a principal personagem deste livro tão marcante é o português Rafael Hitlodeu, nobre e marinheiro, que ao longo das páginas discursa acerca da melhor constituição de uma república. O livro é ficção, é certo, fruto da criatividade de Thomas More, mas o facto é que o protagonista não é um espanhol, um inglês ou um francês, mas sim um português.

Os Lusíadas reflectem também o estertor de uma nação marítima, virtualmente poderosa em termos económicos, que não voltou a reencontrar o desígnio e engenho primordial, quando as energias estavam viradas para o mar. Ao longo dos séculos, até hoje, o mar não ocupou mais o lugar central, estratégico, no destino nacional. É por isso que importa dar atenção e valorizar a ideia que se vem desenvolvendo de transformar o mar num verdadeiro conceito estratégico nacional. O que neste momento existe de reflexão sobre essa ideia já corresponde às exigências da definição geral do conceito, o qual ultrapassa em grande medida ideias vindas de fora como os “cluster” de Porter ou outros estrangeirismos desenvolvimentistas.

Para além de todos os aspectos políticos e estratégicos, e por causa do avanço tecnológico, o mar apresenta hoje um potencial de exploração económica que desafia os países a encontrarem respostas para o desenvolverem em seu benefício. O quadro é alargado e inclui não só a actividade piscatória, os transportes ou os recursos energéticos, mas também o turismo e o lazer, a náutica de recreio, a biotecnologia e a aquacultura, entre muitas outras possibilidades.

A dimensão do mar sob jurisdição portuguesa, como é sabido, é dezoito vezes superior ao nosso território continental e insular e equivale a mais de metade do mar do conjunto dos países da União Europeia. No que respeita aos transportes, por exemplo, temos um tráfego marítimo anual superior a meia centena de milhões de toneladas de carga e, nos nossos portos, transitam mercadorias num valor que se aproxima dos cinquenta mil milhões de euros.

Um tanto à boa maneira dos nossos antepassados, já temos um roteiro, com uma qualidade excelente, para desenvolvermos todo este potencial. Trata-se do relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, tornado público em 2004, intitulado “O Oceano. Um Desígnio Nacional para o Século XXI”. Foi um trabalho elaborado numa perspectiva nacional, independente, congregando múltiplas contribuições de especialistas e personalidades de reconhecido mérito.

Neste momento, o perigo é que a dinâmica gerada na realização deste trabalho abraque fortemente e não se proceda à implementação do conceito de forma prática,

sucessiva e rentável, deixando-o manter numa estrutura de visão burocrática excessiva e politicamente enredada. Esta tem sido uma tendência histórica muito nossa, após os Descobrimientos, que parece amarrar-nos à “fatalidade” de sermos muito bons a fazer projectos, mas não tão bons a pô-los em prática.

Esta poderia ser, portanto, uma primeira área de contribuição conjunta da Marinha e do ISCSP para a operacionalização de uma estratégia nacional para o mar, complementar de outras iniciativas oficiais. Poderia porventura passar pela revisão da inserção geopolítica e geoestratégica de Portugal, olhando para a nossa história e alterando-se, para efeitos operacionais, a *percepção vertical* do nosso território no sentido da *percepção horizontal* correspondente à primeira e original representação cartográfica do nosso país. Datada de 1561, desenhada por Fernando Álvares Seco, manteve-se praticamente até ao século XVIII e traduzia, conforme observou em trabalho recente Maria Helena Dias, “a imagem de um país inserido na Península Ibérica, e não um Portugal-ilha”.³⁴

Ou seja, podemos estar de olhos postos no mar sem as costas voltadas para o interior, olhando também para este não como uma zona votada a um fatal abandono mas como uma potencial e articulada área de mercado e uma plataforma de projecção económica para o nosso vasto “hinterland”.

Outras possibilidades que temos de pensarmos o mar encontram-se obviamente na dupla vertente das relações internacionais e da segurança. Para ser breve, nas relações internacionais há que manter a atenção na União Europeia e nos vários fóruns internacionais relacionados com a negociação e gestão dos recursos dos oceanos e das costas marítimas e com a problemática associada às alterações climáticas.

Na segurança sobressai hoje, no tráfego marítimo, a ameaça da criminalidade organizada associada ao terrorismo. 85% do comércio mundial é realizado por mar. Isto corresponde anualmente a 7 mil milhões de toneladas de mercadorias em 15 milhões de contentores, transportadas por 46 mil navios em 230 milhões de trajectos, tocando 4 mil portos assistidos por cerca de 1 milhão e meio de trabalhadores.³⁵ A equação de risco (ameaça, vulnerabilidade e custo) desta situação é pois grave. Principalmente por iniciativa dos Estados Unidos, têm vindo a ser criados alguns mecanismos de controlo do tráfego, incluindo navios, mercadorias e tripulantes, como, desde 2004, o designado ISPS (Internacional Ship and Port Facility Security Code), mas este só abrange os navios com mais de 500 toneladas. No que respeita ao controlo dos contentores, só se conseguiu assim atingir uma taxa de inspecção na ordem dos 5% do volume total, inclusive nos Estados Unidos, o que deixa aberta uma enorme brecha a possíveis atentados terroristas.

Os governos e serviços de informações andam por isso continuamente preocupados com os vários cenários imagináveis de acções da Al Qaeda contra alvos marítimos. Os especialistas mais pessimistas, nomeadamente americanos, reclamando-se contudo realistas, apontam a probabilidade de um ataque da organização de Bin Laden vir a ser diri-

³⁴ **Maria Helena Dias**, *Portugalliae Descriptio, Do 1º mapa conhecido (1561) ao 1º mapa moderno (1865)*, Lisboa, Instituto Geográfico do Exército, 2006, p. 4.

³⁵ Cfr. **Akiva Lorenz**, *Al Qaeda's Maritime Threat*, in Internacional Institute for Counter-Terrorism, April 15, 2007 (<http://www.ict.org.il/apage/12134.php>)

gido contra um grande navio, talvez de passageiros, ou contra um porto importante ou então num dos pontos-chave das rotas marítimas internacionais. O maior receio reside porém na possibilidade de que venham a ser utilizadas armas de destruição massiva. Contudo, mesmo que não ocorra este cenário extremo, o afundamento de um super petroleiro no estreito de Ormuz ou no estreito de Malaca, regiões com um elevado potencial de islamismo radical, encareceria de imediato os fretes marítimos e os preços do petróleo, repercutindo-se obviamente na economia global.

Tudo isto merece pois acompanhamento e análise. Ademais, tendo em vista o espaço lusófono, cuja coesão é do nosso interesse, será útil acompanhar também o efeito que, no Atlântico Sul e na África, terá o AFRICOM, o novo comando unificado africano dos Estados Unidos recentemente criado e sob a responsabilidade do Almirante Robert Moeller. Na prática, estamos a assistir à expansão para o continente africano do perímetro de segurança que até aqui tem abrangido o continente americano sob a tradicional inspiração da *Doutrina de Monroe* e do *Big Stick*, termos referentes à defesa preventiva dos interesses americanos no plano internacional. Estamos assim perante a introdução de um novo factor nas relações de poder no Atlântico Sul e a nível internacional, com imediato impacto na zona petrolífera do Golfo da Guiné e em dois países africanos lusófonos: Angola e S. Tomé e Príncipe. É um factor não só de tensão mas também de oportunidade que requer aceleração na formulação de uma resposta por parte de Portugal tendo em conta os interesses nacionais e a coesão do espaço lusófono.

Olhando assim para o futuro, ao serviço de Portugal, não faltam pois interesses comuns à Marinha e ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa, e confiamos na fortaleza dos nossos alicerces para nos reencontrarmos a celebrar o duplo centenário da nossa relação em sessão tão solene como esta com que a Academia de Marinha nos quis dignificar.

Gilberto Freyre, um vértice da amizade com Sarmiento Rodrigues e Adriano Moreira, ensinava que o tempo é *tribio*: **Nós seremos no futuro o que projectarmos ser no presente em função do passado.**

ACADEMIA DE MARINHA

AFONSO FURTADO. UM MARINHEIRO E A SUA ÉPOCA

CARLOS IVENS FERRAZ MESQUITA



LISBOA – 2007

XII

AFONSO FURTADO. UM MARINHEIRO E A SUA ÉPOCA

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pelo capitão-de-mar-e-guerra Carlos Ivens Ferraz Mesquita, em 25 de Setembro de 2007

PRÓLOGO

Desde que há uns anos atrás inicie a minha viagem em busca da personagem e da identidade históricas de Afonso Furtado, que me propus encontrar quem em primeira mão dera a notícia da sua, para mim extraordinária, “*pointe dans la Seine*”. Falhei, e ao persistir desviei-me, talvez por demasiado tempo, do objectivo principal que era, e é, dar a conhecer o que sobre aquele marinheiro se escreveu

Mas para que não se percam os esforços feitos aqui fica um resumo do caminho percorrido até chegar ao beco sem saída. Eventualmente haverá ou virá alguém que com mais conhecimentos e experiência de lá consiga sair.

O meu primeiro encontro com Afonso Furtado deu-se ao ler “A Distant Mirror” de Barbara Tuchman. Na página 425 do cap. 20 pode ler-se: “*Coucy’s ship, one of the most sumptuous of the fleet...very large and richly decorated, met an unfortunate fate in the Seine, where it was moored. It was seized with two other ships in a daring raid up the river by a Portuguese admiral acting as an ally of the Duke of Lancaster*”. Nas “Reference Notes” a este capítulo podemos ainda ler-: *COUCY’S SHIP: Roncière, 89. Charles de la Roncière, Histoire de la Marine Française, vol. II. Paris 1899*. Esta página 89 que contem a citação que abre mais adiante o texto principal, parecia resolver o problema: o Almirante português era Afonso Furtado. Estava dado um grande passo para encontrar a fonte original. Era em de la Roncière que Barbara Tuchman se baseara, embora o francês refira que para além do navio do Sire de Coucy foram capturados mais três e Barbara Tuchman só mencione dois.

Na nota (5) referente a este passo de la Roncière diz: *WALSINGHAM, t.II, p. 127. On avait cependant envoyé en mer Jean Du Gardin pour observer les mouvements de l’ennemi (DE BEAUREPAIRE, “Recherches sur le clos des galées, p.24, note 2)”* “Tout court” já que a edição que consultei foi a do Museo Naval em Madrid (as 4 ou 5 que existem na Biblioteca da Marinha nenhuma dispõe do volume dois) e não encontrei a indispensável Bibliografia.

Graças à intervenção do Almirante Rogério de Oliveira, na altura Presidente da Academia de Marinha, as minhas dúvidas sobre o texto de de la Roncière foram transmitidas ao Almirante François Bellec, Presidente da congénere francesa. A sua resposta nada trouxe de novo, infelizmente. Considero no entanto pouco desportivo o comentário rela-

tivo à “pointe dans la Seine”: “*Cette information reste une anedocte. L’Amiral est entré dans l’estuaire de la Seine et en est rapidement resorti*”. Não posso estar mais em desacordo... Já veremos porquê.

É com Walsingham, um monge na Abadia de St. Albans, que escreveu no século XV, que começam as complicações e as conversas na Internet e por correio com a British Library, onde encontrei sempre o maior apoio e abertura. Chegaram à conclusão que seria melhor ir, pessoalmente, consultar os manuscritos originais. Estive mesmo em Londres em Junho de 2002, o Ano do Jubileu, mas não tive coragem de entrar e fiquei à porta.

A ajuda providencial do Prof. Veríssimo Serrão com a oferta da cópia do livro *The English Intervention in Spain and Portugal in the time of Edward III and Richard II, de P. E. Russell, Oxford at the Clarendon Press, 1955* que não só veio facilitar a pesquisa como proporcionar valioso material para o trabalho sobre Afonso Furtado.

Na Bibliografia do Prof. Russell encontrei referência a duas edições do século dezanove de obras de Thomas Walsingham, quase tão difíceis de encontrar como os manuscritos originais.

Pela Internet adquirir um CD-Rom da Royal and Noble, P.O. Box 1111, Fairfield, IA 52556. U.S.A., www.royal_and_noble.com, copyright 2002,; *Thomae Walsingham, quodam monachi S. Albans, Historia Anglicana*, edited by Henry Thomas Riley, M.A., Vol. I, A.D. 1272-138, London, Longman, Longman, Roberts and Green, 1863 e o Vol. II A.D. 1381-1422, edited in 1864.

Infelizmente nada sobre Afonso Furtado. A citação que começa na página 127 e continua na 128 diz: “*Sed non sic viri de Portesmouth et Dortemouthe.....Hii nempe, nihil metuentes a facie multitudinis navium, nihil formidantes occursus hostiam, cum parva manu pertranseuntes oceanum, in Sequanum navigarunt, ubi sine magna difficultate quator naves hostiam demerserunt, alias quator abduxerunt, cum barge Domini de Clissone, cui par non erat in Anglia sive Franciae regnis....*”¹ Há muitas semelhanças mas também muitas discrepâncias.

Vejamos: são gentes de Portsmouth e de Dartmouth que efectuem a operação. Patriotismo exagerado? Confusão? Parece-me, no entanto, que o Domini de Clissone (Olivier de Clisson) é efectivamente o Sire de Coucy:(o primeiro viveu na corte inglesa onde chegou com sua mãe fugindo da ira do Rei de França ao serviço do qual voltou mais tarde com reputação de mal educado, irascível e rancoroso.); Coucy fez parte dos 40 reféns enviados para Inglaterra depois da batalha de Poitiers. Viveu na corte de Edward III, vindo mesmo a casar com Isabela, filha daquele rei de Inglaterra, daí que “*cui par non erat in Anglia sive Franciae regnis*” se lhe aplique com mais propriedade dada a diferença de estatuto que havia entre os dois, por via do casamento era cunhado do Duque de Lencastr e além disso Clisson não tinha fortuna para mandar construir barcos.

¹ Mas não (são) assim os homens de Portsmouth e de Dartmouth... Estes, pois, nada temendo frente à multidão de navios, nada receosos de ir ao encontro dos inimigos com uma pequena força armada passando o mar, navegaram para dentro do Sena, onde sem grande dificuldade afundaram quatro navios dos inimigos e aprisionaram outros quatro com a barca do Senhor de Clisson do qual não havia igual na Grã Bretanha ou nos reinos de França”

Mas há mais. O ano avançado pelo cronista é o de 1385. Embora nesse ano Furtado estivesse em Inglaterra, para mim o raid tem lugar entre fins de Junho e princípios de Julho de 1386. A confusão é possível já que operações deste tipo eram frequentes entre portos inimigos, como veremos mais tarde.

Sequanum significa o rio Sena e a via fluvial é muito mais apropriada para operações de galés do que navios de vela muito mais difíceis de manobrar em águas restritas.

Tudo confuso e o beco parece mesmo que não tem saída, já que a referência de de la Roncière a de Beaurepaire (Charles de Robillard de Beaurepaire) nada adianta. Aqui um pequeno reparo: a Bibliothèque Nationale de France levou 4 meses para me enviar a página 24 da sua obra sobre o Clos des Galées.

A outra crónica de Thomas Walsingham chama-se *Chronicon Angliae, ab anno Domini 1328 usque ad annum 1388, auctore monacho quodam Sancti Albani, edited by Edward Maunde Thompson, Longman & Co, London 1874*. Na impossibilidade de encontrar o livro obtive da British Library fotocópias das páginas que tinham informações sobre Portugal e relativas aos anos que interessavam, 1385-1387. Outro beco sem saída...

Tenho assim que me contentar com a erudição do Prof. Russell e o sempre presrável Fernão Lopes na sua Crónica de D: João I, vols. I e II da Livraria Civilização Editora, Biblioteca Histórica, introdução do Prof. Humberto Baquero Moreno e prefácio de António Sérgio, para partir à descoberta de Afonso Furtado. Nenhum deles dá notícia do incidente, o que me parece normal no nosso cronista mas deixa-me desapontado por parte de Russell. Parece-me ainda estranho que na interminável Bibliografia do *Distant Mirror* não constem nomes como Fernão Lopes, Russell e Thomas B. Costain, autor da história dos Platagenetas em três volumes, entre outros.

Mas para além de me cingir aos consagrados não posso deixar passar em claro as muitas ajudas que recebi. do Prof. Veríssimo Serrão, que, com a sua paciência e enormes conhecimentos, me orientou, me deu pistas e me incentivou.

Do Dr. José Pereira da Costa, que com a sua vasta experiência recolhida durante toda a sua vida dedicada à História, me aconselhou, corrigiu alguns textos e me acompanhou na, para mim, sempre difícil tarefa de traduzir o latim medieval.

Do Dr. Alberto Vieira com quem variadas vezes troquei impressões sobre o trabalho e a forma de o apresentar.

Em Espanha a ajuda tomou a forma de três velhos amigos, os quais, sobretudo em Madrid, fizeram trabalho de campo por minha conta: Ignacio González Casanovas, José Luís Catalinas Calleja, Luís Miguel Garcia Mora.

E por fim “the last but not the least”, o Almirante José Ignacio González-Aller Hierro, Membro da Academia de Marinha portuguesa e até há pouco tempo Director do Museo Naval em Madrid, com vasta obra sobre temas navais e com quem partilho a minha admiração por esse ilustre marinheiro hispânico que foi Fernando Sanchez de Tovar (ingloriamente morto de peste durante o 2º cerco de Lisboa). A sua ajuda traduziu-se no envio de livros, em pistas e no facilitar de contactos.

Para todos vão os meus sinceros e reconhecidos agradecimentos

CAPÍTULO I

Introdução

Charles de La Roncière, no seu livro “Histoire de la Marine Française”, na pagina 89 do Vol. II, ha cerca de 100 anos escreveu o seguinte: *»L Amiral de Portugal, Alphonse Furtado, qui escortait Jean de Lancastre, avec dix vaisseaux et six galères, fit une pointe dans la Seine en juillet 1386: le riche bâtiment du sire de Coucy et trois autres vaisseaux tombèrent en son pouvoir. Familiarisé également avec les parages de Brest, Furtado guida les navires anglais dans le Goulet.»*

Estas poucas palavras levantam inúmeras perguntas. Quem era Afonso Furtado? Que fazia ele naquele Verão de 1386 no Norte da Europa, nas costas francesas que tão bem parecia conhecer? Porque estava inserido numa disputa que era nitidamente anglo-francesa? Como se enquadrava ele no contexto nacional e europeu, ao findar deste século XIV, com todo o seu cortejo de catástrofes e horrores?

Tentaremos responder a estas perguntas; comecemos pela última.

Sendo a Europa, naquela altura, uma comunidade esmagadoramente cristã, não é difícil entender que a maioria julgasse que chegara o fim do mundo.

Muitos evocavam o apocalipse de São João, citando os quatro cavaleiros que, efetivamente, à rédea solta, tinham deambulado por todo o mundo conhecido como sinal precursor do FIM.

Recordemos então quem são estes quatro cavaleiros, os cavalos que montavam e o significado que se lhes atribuía.

Cavalo e cavaleiro brancos, representam a peste que, nas suas variantes bubónica e pneumónica, e nos dois ataques fulminantes principais, trazida de Leste nos barcos dos comerciantes italianos, e que segundo alguns entendidos, reduziu a metade a população europeia.

E no entanto, se não fosse a peste que dizimou as hostes castelhanas que cercavam Lisboa em 1384 e levou os seus melhores e mais experientes comandantes, Lisboa teria caído, não teria havido nem as Cortes de Coimbra, nem Aljubarrota, e hoje seríamos uns mini-catalães ou os galegos cá do sítio.

Foi também a peste que muito contribuiu para a crise ou revolução de 1383-1385, concentrando riqueza, naquela altura mormente agrícola, em cada vez um número menor de membros da mesma família. Simultaneamente a força laboral foi drasticamente reduzida, o que, pela primeira vez, permitiu reivindicações salariais, por força da lei da oferta e da procura. Assim nasce uma luta surda, entre a nova classe da média burguesia e homens bons que, controlando o poder local, tinham força suficiente para manter as jornas antigas e assim manipular a arraia miúda que tudo fazia para desta situação se libertar.

Nem D. Afonso IV, depois do surto de peste de 1348, nem mais tarde D. Fernando, com a Lei das Sesmarias, conseguem resolver esta animosidade latente e crescente.

Passemos agora ao cavalo e cavaleiro pretos - significam a fome.

Durante o século XIV houve uma espécie de mini-idade glacial que durou cerca de oitenta anos: chuvas contínuas, principalmente no Norte da Europa, causaram a destruição de colheitas sucessivas, o que trouxe a fome, debilitando sobretudo as classes mais baixas, tornando-as presas fáceis da peste e outras doenças, representadas pelo terceiro cavaleiro e sua montada de cor verde clara.

Os cavaleiro e cavalo vermelhos são identificados com a guerra entre países e também a guerra civil.

Como sabemos a “Grande Guerra” do século XIV, chamou-se “A Guerra dos Cem Anos” e começou oficialmente em 1337 quando Edward III de Inglaterra, cuja primeira língua era certamente o francês bem como eram franceses os costumes e hábitos da sua corte, não só decidiu que não aceitava ser vassalo de Filipe VI, rei de França, como se achava ele mesmo com direito a sentar-se no seu trono.

Como um anúncio luminoso que se acende e apaga, com muitas tréguas prontamente violadas, esta guerra durou até 1453.

Durante as tréguas, a mortandade em geral não parava. No mar repetiam-se o actos de pirataria e corso, e em terra as chamadas “free” ou “white companies”, sobretudo inglesas mas também compostas por franceses e comandadas por nomes sonantes da guerra, como Sir John Hawkwood, Sir Robert Knolly e Bertrand Du Guesclin, viviam do roubo dos pobres aldeões indefesos, chegando a aterrorizar também os grandes, e conseguindo dos bispos e até do Papa, o perdão para os seus pecados e toda a casta de crimes, presentes e futuros, já que à hora da morte não se sabia bem o que iria acontecer.

Por razões diversas e com efeitos também diversos, os reinos cristãos peninsulares de Navarra, Aragão, Castela e Portugal, acabaram por se ver envolvidos na “Guerra dos Cem Anos”. Questões dinásticas, disputas fronteiriças e, como veremos mais tarde, a forma em que se traduziu o apoio das suas marinhas, ditaram a escolha voluntária ou involuntária do partido a tomar. Fortes e constantes movimentações diplomáticas provocavam muitas vezes a mudança de um partido para o outro.

Como veremos também, Portugal, por intermédio de D. João I, soube muito bem aproveitar uma das ramificações desta guerra, já não pelo trono da França, mas pelo de Castela, neste caso tendo como reclamante John of Gaunt, Duque de Lencastre, terceiro filho varão de Edward III.

Este foi também o século em que pela primeira vez houve sublevações sérias das classes mais baixas que se saldaram quase todas em banhos de sangue.

Foi assim em Itália, em França, na Flandres, em Inglaterra e em Portugal, tendo sido a nossa prontamente apontada pela diplomacia e desinformação castelhanas, por essa Europa fora, como mais uma revolução contra os poderes estabelecidos.

Só que havia algo mais do lado português e esse algo mais levou os revolucionários à vitória.

Mas as guerras não afectaram só o temporal, e no século XIV aconteceu algo que não se viria a repetir em toda a história da Igreja: durante quase quarenta anos a existência de dois Papas, ainda mais veio confundir e dividir a cristandade.

Tudo começou quando em 1304 o Papa francês, Clemente V, queixando-se da falta de segurança e também da insalubridade do ar de Roma, se mudou para Avignon.

Dominada por papas franceses, a cadeira de São Pedro, por lá continuou até que em 1377 é eleito Gregório XI, o qual, embora também francês mas instado por Santa Catarina de Siena, resolve voltar a Roma, onde se deu muito mal e onde morre sem ter conseguido voltar a Avignon.

Em 1378, o Colégio Eleitoral, sob fortes pressões populares, escolhe o italiano Urbano VI que, com uma falta de tacto notável antagonizou toda a gente, inclusivamente os Cardeais que o haviam eleito.

Estes, prontamente, com a desculpa que o anterior conclave havia decidido sob pressão, escolhem o poderoso Roberto de Genève como novo Papa, que adoptaria o nome de Clemente VII e que foi residir para Avignon.

Assim, começou o grande cisma do Ocidente, que iria durar até 1417, e como diz o nosso cronista Fernão Lopes “*e desta guisa, por nossos pecados, foi entoncos o corpo místico da igreja feito com duas cabeças, assim como corpo monstruoso que era feia coisa de se ver*”.

Em Portugal, e nos finais do século, está prestes a terminar uma dinastia para dar lugar à que ficou para a história com o nome de Avis.

À sua morte, D. Pedro I, personagem controverso, capaz de saltar da actuação justa para o capricho, da bondade para a crueza, do alheamento altaneiro para as celebrações de rua, havia amealhado um tesouro fabuloso e no dizer do cronista, “*somente na Torre do haver do Castelo de Lisboa, foram achadas oitocentas mil peças de ouro, quatrocentos mil marcos de prata, afora moedas e outras coisas de grande valor que ali estavam, e mais todo o outro haver em grande quantidade que pelo reino era posto*”.

D. Fernando, o filho que imediatamente lhe sucedeu, de carácter inconstante e fraco, mau condutor de homens, tendo desbaratado a maior parte daqueles tesouros em guerras impossíveis com Castela e até em quezílias com Aragão, foi no entanto um rei que hoje chamaríamos economista ou economicista (já que muito se ocupou das questões económicas e sociais), e foi até certo ponto em meu entender um precursor do Marquês de Pombal.

A sua legislação, misto de protecção e incentivos, ajudou a consolidar em Portugal, e sobretudo em Lisboa e no Porto, a classe dos mercadores ricos e com grande sentido de independência que, aliados à arraia miúda, mas sem nunca sujar as mãos, tanto iriam contribuir para o êxito da revolução e para os sucessos do mestre de Avis.

São exactamente estes mercadores, não só a nível de Portugal mas também do estrangeiro, que dão origem ao termo *merchant bankers*, que com as suas cartas de crédito, lançaram as bases e permitiram o início do comércio internacional.

Diz o cronista que depois da morte de D^a. Inês de Castro, “*el-rei, sendo infante, nunca mais quis casar, nem depois que reinou quis receber mulher, mas houve um filho de uma Dona, a que chamaram D. João*”.

Este outro, e para mim tão importante legado de D. Pedro, quando chegou à idade de sete anos foi levado por D. Nuno Freire, Mestre de Cristo, a cargo de quem estava, à presença do pai, pedindo para o filho o mestrado de Avis. E diz o cronista “*el-rei foi muito*

ledo no requerimento e muito mais ledo em lho outorgar, e durante alguns anos viveu na Ordem e para que tudo ficasse legal foram obtidas do Papa as dispensas necessárias e que tinham a ver com a sua tenra idade e a não legítima nascença”.

É este Mestre de Avis que uns anos mais tarde, na penúltima década do século, entrará em cena no grande palco da história.

Creio que vale a pena recordar rapidamente alguns dos factos ocorridos entre os princípios de Dezembro de 1383 e os princípios de Janeiro de 1384 (tentar compreender a metamorfose realmente extraordinária - se é que a houve -, que transforma um despreocupado e aparentemente pouco ambicioso jovem de 26 anos no fundador de nova dinastia, o único rei de Portugal a ser democraticamente eleito por umas Cortes representativas dos quatro, e não três, Estados, e o último rei de Portugal que a exemplo dos seus antepassados Afonsinos, recuperou de espada na mão, as muitas terras e praças fortes que se haviam declarado por Castela).

Em 22 de Outubro de 1383, debilitado e há muito doente, morre em Lisboa D. Fernando e com ele esgota-se a primeira dinastia “tronco arrancado da árvore leonesa” como diz Alexandre Herculano na sua História de Portugal.

Por força do acordo celebrado com Castela, D^a Leonor, sua mulher, assumiu imediatamente e foi proclamada a “Regedora e Governadora” de Portugal, em nome de sua filha. Como resultado prático, o detestado Andeiro, tornou-se o real dono e senhor da governação.

Influente na Corte eram também, tal como o Conde João Fernandes, ex-funcionários do Duque de Lencastre, Juan Alfonso de Baeza e Fernando Alfonso de Zamora e o castelhano Bispo de Lisboa.

Os três primeiros de origem galega e desde há muito “emperogilados”² activos e confessos e portanto inimigos e opositores da causa do usurpador Henrique de Trastámara, pai de Juan I, actual rei de Castela, de quem não poderiam esperar nada de bom, se este invadissem e tomassem conta de Portugal.

Assim, a sanha que contra eles havia, devia-se simplesmente ao facto de serem estrangeiros e estarem envolvidos no escândalo da rainha duas vezes adúltera.

O Andeiro e Baeza tiveram postos importantes no comando da força do Duque de Cambridge, como veremos mais tarde, e Baeza acabou, eventualmente, por se juntar ao Mestre logo em princípios de 1384.

Portanto, mais não era necessário para que se iniciasse a crise de 1383/1385 e começasse, surda e nos bastidores, a rebelião.

Havia, no entanto, que encontrar quem produzisse um plano viável e quem, efectivamente, desse uma cara ao levantamento, ou então estava condenado a ser esmagado como os movimentos semelhantes de que já falámos e que ocorreram por essa Europa fora.

² “emperogilado” – Designação derogatória dos seguidores de D. Pedro I de Castela. Conta-se que sua mãe, D. Maria de Portugal, teve um parto difícil e prolongado. Para resolver a situação foi chamado um “físico” judeu o qual depois de mandar toda a gente embora ficou só no quarto com a rainha e conseguiu o nascimento. Teria então aproveitado e substituído o recém nascido por um filho de um correligionário seu chamado Pêro Gil. Daí “emperogilado

O primeiro requisito foi preenchido por um cidadão, homem honrado e de boa fazenda, chamado Álvaro Pais, cortesão experiente e que fora Chanceler-mor do rei D. Pedro e depois de D. Fernando, figura muito conhecida em Lisboa e a quem todos respeitavam.

Fala primeiro com João Afonso, Conde de Barcelos, irmão da rainha(e o responsável pela derrota na Batalha Naval de Saltes), e da conversa resulta a escolha do Mestre de Avis para desempenhar o segundo papel, ficando o Conde encarregado de convidar o Mestre a visitar Álvaro Pais, o que aconteceu nos primeiros dias de Dezembro de 1383.

E aqui começam as, pelo menos aparentes, hesitações do Mestre.

A sua adolescência despreocupada havia sido interrompida pois, graças às intrigas do Andeiro e de D^a Leonor, D. Fernando mandara-o prender e só por milagre escapou à morte. Isto, seguramente, era o bastante para que se mostrasse reservado e pouco entusiasmado com o projecto.

Álvaro Pais utiliza como argumento a morte do Conde Andeiro, pois enquanto ele fosse vivo o Mestre correria perigo; explicou também como o povo estaria com ele, e com estes e muitos outros argumentos, acabou finalmente por aparentemente convencer D. João que se declarou pronto a tomar parte na morte do Conde João Fernandes, o que encheu de júbilo Álvaro Pais, que beijando o Mestre no rosto lhe dizia *“hora vejo eu, filho, Senhor, a diferença que há nos filhos dos Reis aos outros homens”*.

A cinco de Dezembro, havendo já notícia que el-rei de Castela se preparava para invadir Portugal, a rainha ordenou que o Mestre se fosse ocupar das terras do seu mesurado e se preparasse para a sua defesa. Dizem uns que o Mestre aceitou o encargo sem qualquer hesitação, como cobertura para desarmar a guarda do Andeiro, que o vendo partir ficaria mais descansado; dizem outros que o Mestre, descontente com as recusas de alguns fidalgos que convidou para o acompanhar, preocupado com a numerosa companhia que normalmente rodeava o Andeiro, e finalmente, duvidando do apoio do povo de Lisboa, teria decidido afastar-se.

O que é certo é que na tarde de cinco de Dezembro, logo que recebeu as suas ordens de marcha, deixou Lisboa. *“Sem levar já nenhuu intenção de matar o Conde”*, diz o cronista.

Não foi muito longe, passados alguns quilómetros decide regressar, vem dormir a Lisboa e manda recado à rainha que pretendia ser recebido na manhã seguinte, e novamente citando o cronista *“por que parece que não vou desembargado como cumpre”*.

O que se passou na manhã de seis de Dezembro é sobejamente conhecido, como o Mestre e os seus foram ao Paço, como ele deu a primeira cutilada na cabeça do Andeiro, que foi morto logo de seguida com uma única estocada, por Rui Pereira; como o pajem do Mestre e Álvaro Pais alvorocaram a cidade aos gritos de *“Matam o Mestre! Matam o Mestre nos Paços da Rainha!”*

O Mestre depois de se certificar que o povo está efectivamente com ele, acaba por deixar o palácio e vai almoçar com o Conde de Barcelos, João Afonso, o tal irmão da rainha que residia nos Paços do Almirante, o que parece significar que, mau grado a derrota de Saltes, ainda mantinha o cargo para que fora nomeado depois de Lanzarote Pessanha ter incorrido no desagrado de D. Fernando.

Os ânimos continuam exaltados, D. João não intervém e a população mata o castelhano Bispo Martinho. No entanto, mais tarde, dá toda a protecção aos judeus que o povo queria espoliar, como sempre foi norma em situações e manifestações deste género. Esta protecção foi apregoada, já não em nome da rainha, mas sim no do Mestre, talvez a sua primeira ordem publicamente anunciada e aceite. Esta ordem foi apregoada como veremos por Antão Vasquez, “juiz do crime”.

Depois do almoço os comensais, por sugestão do Mestre, acompanham-no de volta ao Paço para pedir perdão à Rainha, não pela morte do Conde Andeiro, mas “*por que esta cousa que eu fiz se realizou de ser feita em vossos paços*”.

Como seria de esperar, a conversa nada adiantou e acabaram todos por se retirar.

Esta visita, com a hesitação de que há pouco falávamos, é também passível de duas interpretações: uma prova de insegurança da parte do Mestre ou, pelo contrário, uma demonstração de força pois os mesmos que haviam morto o Andeiro regressavam, sempre armados, ao quarto da Rainha, de onde ela ainda não havia saído. Por outro lado, ninguém ainda tivera a coragem de retirar o corpo do Conde galego que jazia coberto com o tapete velho onde o haviam matado.

O que é certo é que a Rainha, passados poucos dias deixou Lisboa, acompanhada pelo Governo e numeroso séquito, em direcção a Alenquer, onde passou a residir.

E novamente o Mestre parece vacilar. Embora em todos os actos públicos, D^a Leonor nada tenha mostrado em seu desfavor, ele sabe que a sua vida não está segura. É então aconselhado e decide partir para Inglaterra, pelo menos nas aparências, pois mandou fazer todos os preparativos para a sua ida, em duas naus, com destino àquele país.

Paralelamente D. João tem uma estranha conversa com Vasco Porcalho, Comendador-mor da Ordem de Avis: pede perdão por ter acreditado ter sido ele, segundo a Rainha, quem pusera a correr os boatos que o levaram à prisão. Diz-lhe que pensara mesmo matá-lo. Este desmente categoricamente as acusações, fazendo muitas juras e dando provas de estar com ele para tudo o que fosse necessário.

Que fim pretendia o Mestre atingir com estas conversas e outras que certamente teve? Tentar limpar a sua consciência antes de abandonar o reino ou antes pretende saber quem estava com ele ou contra ele?

A verdade é que Vasco Porcalho é um dos muitos que o abandonaram e se passaram para o lado de Castela.

Evocando este facto e outros, como a eminente invasão de Portugal pelo reino de Castela, o Mestre prepara-se para embarcar nas duas naus. Prova de fraqueza ou mais uma tentativa de pressionar o povo?

Se assim era, não faltavam as manifestações públicas e as súplicas para que ficasse e o defendesse, incluso, diziam que se, por acaso, o Infante D. João regressasse, só o aceitariam como rei se, de facto, o trono, por direito lhe pertencesse.

A quem não agradavam nada estas manifestações, era a D^a Leonor que determina mesmo a morte do Mestre, o qual resume assim as suas razões para deixar o reino: “*Moveme a vinda d’el-rei de Castela que é certo que vem aqui*, também os maiores do reino são todos da parte da rainha, a qual me quer grande mal pela morte do Conde João Fernandes, e estou certo de que me fará todo o mal e desonra quando e logo que o puder”.

E tinha razão para assim pensar. As gentes de Lisboa, mau grado todo o apoio que lhes continuavam a dar, ainda tinham dúvidas quanto à sua segurança e do mal que lhes poderia advir de uma eventual vingança da Rainha.

Entretanto, os que continuavam a tentar convencer o Mestre a ficar, levando-o inclusivamente a ter um encontro com o misterioso Frei João da Barroca, mandam uma deputação a Alenquer para propor a D^a Leonor que casasse com D. João de Avis. Era uma solução de compromisso quase perfeita, passava-se uma esponja no passado recente e o Rei de Castela só quebrando os tratados podia impedir que a governação de Portugal ficasse em mãos portuguesas.

Esta missão foi um fracasso, até o próprio Conde de Barcelos (numa das suas numerosas contradições) não aprova a ideia de uma revolução encabeçada pelo Mestre.

Continuava o povo a insistir com o Mestre para que ficasse e que assumisse a defesa e o regimento do reino. Depois, numa reunião pública o Mestre foi sensível aos rogos da multidão, declarando que ficaria com a condição da Câmara do Concelho dar unanimemente o aval ao que na rua tinha sido assente.

Embora receoso mas bastante pressionado, o Concelho assim o escreveu e por sua mão assinou.

Esta proclamação teria tido lugar em 16 de Dezembro e D. João de Avis iniciou imediatamente as suas actividades, mas (dada a quadra festiva?) a primeira legislação escrita de que há notícia emitida por “*D. João, pela graça de Deus, filho do mui nobre rei D. Pedro, Mestre da Cavalaria da ordem de Avis, regedor e defensor dos reinos de Portugal e do Algarve*” é datada de 7 de Janeiro de 1384.

Creio que é irrelevante tentar provar que a actuação do Mestre durante este período se ficou a dever a um jovem assustado que mata o Andeiro e entra na conspiração como um acto de auto-defesa, por pressões e conselho alheio ou se, pelo contrário, se tratou de um astuto e calculista conspirador e de um dotado manipulador de massas. Até a consulta a Frei João da Barroca se pode incluir em qualquer uma das hipóteses.

A partir de agora acabaram-se as hesitações e nada, nem ninguém será capaz de parar o Mestre e o seu movimento

O Castelo de Lisboa entrega-se a 30 de Dezembro, e com a capital e o Porto do seu lado, devem ter-se iniciado as reuniões para fazer o ponto da situação, quer interna, quer externa.

Os resultados não devem ter sido brilhantes, já que os pontos fracos eram em muito maior número que os pontos fortes.

Em primeiro lugar os cofres estavam vazios. Levantar e armar uma força de combate nestas condições e capaz de fazer frente a Juan I de Castela e a seus aliados, era quase uma missão impossível. Por outro lado, a vasta maioria dos magnatas e com eles os castelos e as praças fortes, tinham desertado e encontravam-se com o inimigo.

Havia um pequeno ponto positivo, a única coisa que se aproveitara da desastrosa passagem por Portugal do Conde de Cambridge e das suas tropas. Por ordem de D. Fernando tinham sido adoptadas a organização e a manobra táctica do exército inglês, que tão bons resultados tinham dado nas batalhas de Crécy em 1346 e Poitiers em 1356,

nas quais forças superiores de franceses tinham sido completamente desbaratadas pelos ingleses.

Uma das novidades era a criação dos postos de condestável e marechal, o primeiro responsável pelas operações e o segundo pela logística, como diríamos hoje em dia.

Entretanto começava a despontar a estrela de Nuno Álvares Pereira, também ele um jovem e também ele filho da mão esquerda.

Para lidar com a situação interna, o Mestre recebe este conselho que os políticos têm utilizado através dos séculos e que Maquiavel, cem anos mais tarde, não se envergonharia de subscrever. Assim falou Álvaro Pais, dizia ele a D. João “*Senhor, fazei por esta guisa, dai aquilo que vosso não é e prometei o que não tendes e perdoai a quem não errou, e ser-vos-á mui grande ajuda para o tal negócio em qual sois posto*”.

E assim ele fez, com tão bons resultados, pelos menos, no curto prazo.

Em política externa e no campo religioso, Urbano VI, o Papa de Roma, era a escolha óbvia e única, como também o era buscar a Inglaterra como aliado.

Aqui deverão ter surgido algumas dúvidas sobre se os ingleses estariam dispostos a renovar e consolidar os tratados anteriores, do tempo de D. Fernando, já que a situação agora era um pouco diferente. Todos se recordariam que o Príncipe de Gales, o temido Black Prince, tinha tomado o partido de D. Pedro I de Castela contra o bastardo Henrique Trastámara e, já doente, passou os Pirinéus e infligiu pesada derrota às forças franco-castelhanas na batalha de Nájera, ou Navarrete, em 1367.

A actual situação em Portugal era desconfortavelmente semelhante.

Mas pior ainda era o que estava bem fresco na memória de todos, o fracasso da expedição já mencionada de Edmund of Langley, Conde de Cambridge, em 1381/1382.

Primeiro em Lisboa e depois no Alentejo, em terras do mestrado de Avis, as tropas inglesas haviam-se comportado mais como uma força de ocupação, pilhando e assassinando, do que como um aliado.

Efectivamente as guerrilhas alentejanas, mataram mais expedicionários do que os castelhanos a quem tinham vindo combater.

Por fim, a falta de pagamento às tropas e a inactividade, levaram ao motim no seio dos ingleses, o que veio apressar o vergonhoso desfecho

É claro que em nada ajudou a inconstância de D. Fernando que, já na parte final quando todos se encontravam em Vila Viçosa, e se preparavam para a batalha, começou secretamente a negociar com os castelhanos. E aí então tudo acabou, não sem que D. Fernando fizesse aceitar as suas condições, nomeadamente a devolução das galés tomadas na batalha de Saltes e dos seus prisioneiros, sem pagamento de resgate, e o compromisso do repatriamento da força expedicionária inglesa feita em navios fretados à custa dos castelhanos.

Dos quarenta navios utilizados no transporte para Sul, só foram necessários dezasseis para o regresso.

Mas não foi só em Portugal que este desaire teve consequências negativas, em Inglaterra, os Comuns e o Duque de Lencastre recusam-se a pagar as dívidas contraídas pelo irmão deste, devidas sobretudo a uma administração caótica. Foi nomeada uma comissão para investigar o motim e castigar os dezasseis cabecilhas da rebelião.

Para tornar as coisas ainda mais complicadas para as pretensões portuguesas, foram atribuídas pelos Comuns verbas para uma expedição alternativa na Flandres, que também foi, felizmente para nós, outro total fracasso.

Como consequência de toda esta confusão, o Parlamento insistiu em que se abrissem negociações com Castela, que tiveram como principal negociador por parte dos ingleses, o Conde João Fernandes Andeiro.

Embora contra sua vontade, D. Fernando não pôde evitar que a 14 de Maio, em Elvas, tivessem lugar os esponsais de D. Juan I de Castela com a sua filha D^a Beatriz.

Quando morre D. Fernando, o índice de popularidade da facção do Duque de Lencastre em Inglaterra estava de novo muito em baixo e a sua hipótese de ajudar Portugal e reclamar, de armas na mão, o trono de Castela, era praticamente nula.

É então que Juan I, contra a opinião dos seus conselheiros mais notáveis, comete dois erros crassos, decide invadir Portugal e manda prender os dois filhos de D. Pedro e D^a Inês – D. João e D. Dinis – há muito exilados em Castela.

Em Dezembro de 1383, passa a fronteira e ocupa a Guarda e a 12 de Janeiro entra em Santarém.

Tinha acabado o tempo de falar e conspirar e era necessário rapidamente começar a agir.

Apesar de tudo, a Inglaterra era o único aliado com quem eventualmente poderíamos contar, já que não havia mais ninguém para quem nos virarmos.

Havia que urgentemente mandar alguém a Londres. O principal problema era quem nomear para esta vital missão, já que o Mestre não dispunha de ninguém com a categoria e nível social suficientes para a desempenhar.

Pensa-se primeiro que vá o Mestre em pessoa, mas sensatamente optou-se por escolher como chefe da delegação, um tal Lourenço Martins da casa de D. João de Avis.

Para apresentar o nosso caso junto do Governo inglês, os mercadores sugeriram um parceiro de Bristol chamado Thomas Daniel. Mais uma vez funcionava a rede internacional dos comerciantes.

Sabe-se que em Fevereiro de 1384, já os dois se encontravam em Inglaterra, mas para além dos navios portugueses continuarem a ser considerados amigos, não se conseguiram autorizações para o recrutamento de tropas. Como ainda acontece hoje, os negociadores não tinham a categoria, nem os “galões” necessários para serem recebidos ao nível de um John of Gaunt, ou mesmo de um Edmund of Langley.

Felizmente em Março de 1384, apresentou-se outra oportunidade de enviar representantes mais convincentes para Inglaterra. Um deles foi Lourenço Eanes Fogaça, ex-Chanceler de D. Fernando, que inicialmente tinha acompanhado a rainha para Santarém. Aí recusou-se a cumprir as ordens de Juan I para destruir os antigos selos e preparar uns novos com as armas de Castela, e veio oferecer os seus serviços a D. João.

Nos tempos de D. Fernando tinha desempenhado várias missões em Londres, era anglófilo, falava anglo-normando e tinha bons contactos e amigos em Inglaterra.

O aparecimento do ex-Chanceler como representante do novo regime poderia ser suficiente para convencer os ingleses que o Mestre seria um factor a ter em

conta. Neste sentido, Fogaça é nomeado novo Chanceler-mor e armado cavaleiro por D. João.

Para chefe titular da missão foi escolhido o Mestre da ordem portuguesa de Santiago, Fernão Afonso de Albuquerque.

No fim de Março já os dois se encontram em Londres. Aí foi-lhes dito que se preparassem para explicar a sua missão numa reunião que o Conselho iria ter durante a próxima sessão do Parlamento, a ter lugar em Salisbury.

Em Maio, Albuquerque e Fogaça, são recebidos por Richard II e os seus conselheiros, para apresentar as propostas que traziam e que tinham como principal objectivo o recrutamento em Inglaterra de homens de armas e arqueiros para combater em Portugal, país que cobriria todas as despesas com o pagamento das tropas o que assim obviava a necessidade de consultar os Comuns.

Em contrapartida, e aqui D. João joga uma cartada que sabe que os ingleses não poderiam recusar, estaria preparado a pôr à disposição do Governo inglês uma flotilha de galés portuguesas. Além disso, oferecia todas as facilidades ao Duque de Lencastre, se ele se quisesse lançar na invasão de Castela.

Por muito tentadora que fosse a oferta, mais uma vez as conversações com a França, que tinham no Duque o seu principal interlocutor, vieram oferecer uma desculpa para os ingleses adiarem uma decisão.

Entretanto a situação em Portugal começava a tornar-se insustentável, mau grado a brilhante vitória de D. Nuno Álvares Pereira na Batalha dos Atoleiros, em Abril, batalha esta em que como curiosidade participou do lado dos castelhanos o famoso almirante Sanches de Tovar, (batalhas de Saltes e naval do Tejo, na qual morreu heroicamente Rui Pereira), apertava-se o cerco a Lisboa. Mesmo que os defensores conseguissem resistir por detrás das muralhas fernandinas, seria uma questão de tempo até que a fome os obrigasse a capitular.

Por insistência do assediado Defensor do Reino e mesmo ainda antes de concluídas as negociações com a França, Richard II, invocando os tratados anteriores com D. Fernando, concedeu em 28 de Julho autorização a Albuquerque e a Fogaça para começarem o recrutamento e disso deu por carta conhecimento ao Mestre, informando ainda que paralelamente decorriam negociações com Juan I para que formalizasse uma trégua com Portugal e que a mesma proposta era feita a D. João.

A possibilidade dessas tréguas não era assim tão disparatada, já que o representante castelhano era Pero Lopes de Ayala que se opunha furiosamente à aventura portuguesa do seu rei.

Provavelmente Fogaça voltou a Portugal para conversações, deixando ao Mestre de Santiago a tarefa do recrutamento.

Qualquer esperança de preparar e enviar uma força para ajudar os lisboetas, antes do assalto final, desapareceu por falta de tempo para a concretizar.

Felizmente em Setembro, com a peste a matar cerca de duzentos castelhanos por dia, Juan I foi obrigado a levantar o cerco.

Entre os dois mil que morreram, estavam o veterano e experimentado almirante Fernão Sanches de Tovar, de quem acabámos de falar, e a maioria dos conselheiros e melhores chefes e oficiais de Juan I.

O cerne das forças militares castelhanas cessara, pelo menos de momento, de existir.

Durante o primeiro ano da sua liderança, a persistência e tenacidade de João de Avis, que tão necessárias iriam continuar a ser, haviam tido resultados muito positivos para a continuidade de Portugal como nação independente.

Um dos erros de Juan I de que falámos atrás, a ocupação militar de Portugal, terminara com a sua retirada forçada, o que não significava que desistisse das suas pretensões. Uma carta escrita por ele nesta altura, assim o afirmava, dizendo que setenta e um castelos estavam por ele e acrescentava que os interesses de Castela se encontravam salvaguardados em Portugal por milhares de homens, dos quais três mil e quinhentos eram homens de armas.

As hostilidades seriam retomadas na Primavera de 1385. Mesmo que os números estejam empolados, demonstravam claramente a quantidade de portugueses que tinham abraçado a causa castelhana e o trabalho que esperava o Mestre durante os meses de relativa acalmia que se iam seguir.

Esse tempo foi aproveitado para a conquista de alguns castelos e praças fortes, sobretudo nos arredores do Porto e Lisboa, enquanto mais para o Sul, Nuno Álvares Pereira, ia escaramuçando, ganhando experiência e a confiança das suas tropas.

Onde as coisas não corriam nada bem, era em Inglaterra.

Passado o primeiro grande obstáculo, que era o financeiro, já que D. João não dispunha em Londres, nem em Portugal, dos meios necessários para o recrutamento e pagamento das tropas, foi novamente a comunidade mercantil que veio salvar a situação, dando de penhor todos os bens em portos ingleses, em vias de embarcar para Portugal.

As cidades de Lisboa e Porto contribuíram também decisivamente, autorizando os dois enviados a sacar dinheiro, dando como garantia o crédito das duas cidades.

Curiosamente os mercadores de Londres que sempre se haviam oposto aos projectos peninsulares do Duque de Lencastre, respondiam agora positivamente ao apelo feito pela comunidade de comerciantes de um país com quem mantinham importantes relações de negócio.

Desde a Corte aos lojistas, todos estavam dispostos a contribuir para uma causa cuja maioria não entenderia muito bem. Os segundos não tinham dificuldade em oferecer mercadorias a crédito.

A tentação foi demasiado forte, principalmente por parte de Albuquerque, e em poucos meses, a missão havia desbaratado somas consideráveis em compras que nada tinham a ver com o recrutamento das tropas.

O Mestre de Santiago tratou de se vestir bem, comprar mobília, armas e armaduras, tudo do melhor, tendo até arranjado uma “amiga”

Este comportamento duvidoso, cujos resultados se tornaram durante muitos anos um contencioso entre as duas coroas, danificou seriamente o crédito português nos círculos mercantis londrinos.

Possivelmente a falta de experiência dos dois enviados terá ainda agravado a situação. No “mercado” existiam dois tipos de possibilidades, uma constituída por voluntários que, levados pelos ideais da cavalaria, a troco de dinheiro, é certo, pretenderiam buscar

no estrangeiro fama e glória que lhes permitisse, inclusive, uma melhoria da sua posição na sociedade.

Mas apareciam também os soldados de fortuna, que conheciam todos os truques da profissão e cujo objectivo era cobrar sem, se possível, ter que lutar em Portugal.

Entre estes encontravam-se ainda os que por dívidas ou crimes só pretendiam obter as chamadas cartas de protecção, sem as quais não lhes seria permitido deixar o país.

Caíram os dois enviados, assim, nas mãos de homens sem escrúpulos que viam nos portugueses a abarrotar de dinheiro, uma oportunidade única de se governarem.

Incrivelmente, a inexperiência e a incompetência de Albuquerque e Fogaça levaram-nos a admitir dois irmãos que eram procurados pela justiça por pertencerem ao grupo dos cabecilhas que haviam fomentado a rebelião das forças de Edmund of Langley.

Entre os ingleses e gascões contratados, havia poucos nomes de sólida reputação que dessem alguma credibilidade e capacidade de liderança às forças expedicionárias. Estes, digamos, oficiais, eram indispensáveis para reunir o pessoal e prepará-los para o embarque e para o combate.

Por todas essas razões, parece assim poder-se concluir que a força expedicionária não deveria atingir os mil homens, alguns de proveniência mais do que duvidosa.

O que é extraordinário é que esta tão rota manta de retalhos, se tenha comportado de forma tão relevante na batalha de Aljubarrota.

A situação devia estar de tal forma complicada que quando, em Março, partiu o primeiro contingente de algumas centenas de homens de armas e arqueiros, Lourenço Martins, o primeiro enviado de D. João, farto das estranhas actuações dos seus chefes, embarcou com eles e não voltou a Londres, deixando-lhes a árdua tarefa de escapar às garras dos múltiplos credores.

Por esta altura e na frente interna, os relativos êxitos alcançados levaram D. João e os seus apoiantes a decidir que chegara o momento do movimento enfrentar os seus opositores e resolver de vez a crise dinástica que estava latente.

Foram convocadas para as Cortes de Coimbra todas as praças em poder dos nacionalistas para o fim do mês de Março, com uma agenda de que constavam três pontos principais: 1º - a escolha do novo rei; 2º - o financiamento da guerra; 3º - a apreciação dos pontos apresentados pelos três estados, ou se quisermos, os quatro estados da nação, se contarmos com o dos advogados.

As coisas correram bem para o Mestre e os seus, que apostaram forte e ganharam.

A argumentação de João das Regras, se bem que em alguns pontos pudesse ser posta em causa, recebeu uma grande ajuda com o erro de Juan I de Castela em manter prisioneiros os dois eventuais sérios concorrentes, os príncipes D. João e D. Dinis, deixando os seus apoiantes sem candidato.

D. João de Avis é alçado por rei numa quinta-feira, dia 6 de Abril de 1385, com a idade de 26 anos, onze meses e vinte e cinco dias, sendo assim, como dissemos, o único rei de Portugal a ser democraticamente eleito.

Faltava-lhe agora, como também já dissemos, uma outra distinção, a de ser o último rei de Portugal a defender e conquistar território nacional, de armas na mão, como valeroso e insigne descendente dos seus antepassados afonsinos.

Estas Cortes de Coimbra tiveram um pouco de tudo aquilo que se gera em situações semelhantes: o impulsivo Nuno Álvares Pereira chegou mesmo a declarar publicamente que se necessário, se encarregaria de eliminar a oposição, matando o seu mentor, Martim Vasques da Cunha. Foi o próprio Mestre que teve de o acalmar.

Já com as Cortes a terminar, chegaram as boas novas da entrada em Lisboa por volta de 2 de Abril, de duas naus que haviam forçado o bloqueio das galés castelhanas e que transportavam cerca de quatrocentos homens (dando como razoável que a capacidade de cada navio para transporte de tropas, seria de duzentos) e também mantimentos para os carenciados lisboetas.

A caminho do Porto estava outro navio com tropas que os cidadãos da capital do Norte haviam recrutado em Inglaterra e que mantiveram à sua custa durante a campanha de 1384/1385, e que foram utilizados como guarnição da cidade e em operações nos seus arredores.

Depois da sua aclamação, D. João I não perdeu tempo em comunicar a Richard II a sua mudança de estatuto e encarregou Albuquerque e Fogaça de negociar uma aliança formal com a Inglaterra e de procurar novos empréstimos para o recrutamento de mais tropas para servirem em Portugal.

Via Londres, envia também embaixadores a Urbano VI, confirmando a sua adesão ao Papa de Roma, esperando ainda que este o dispensasse dos votos à Ordem de Cister que, se aplicados, o impediriam de exercer o poder real e de casar.

Aproveitou ainda D. João I para convencer o Duque de Lencastre que a nova situação era favorável para o Pretendente reclamar os seus direitos à coroa castelhana. Juntava-se assim ao conceito estratégico de “*Chemin d’Espagne*” a “*Voie de Portyngale*”.

No entanto, a desajeitada e mesmo pouco escrupulosa actuação dos dois embaixadores, não só fazia diminuir a sua credibilidade junto do governo inglês, como ainda enfurecia os credores que não deixavam de os assediar.

Praticamente nada foi feito em Inglaterra, entre Março e Outubro para ajudar D. João I.

Cerca do fim do ano, foi mesmo necessário que Richard II emitisse um salvo conduto que evitou aos dois emissários a humilhação de ir para a cadeia por dívidas acumuladas.

Entretanto na Península tudo se encaminhava para uma confrontação decisiva, embora ambos os lados esperassem ainda os reforços estrangeiros, o que atrasou sobretudo os preparativos castelhanos que se debatiam ainda com falta de dinheiro para pagar às tropas e os meios bélicos ordenados por Juan I.

De concreto, em Março, com galés, foi retomado o bloqueio ao porto de Lisboa.

D. João I e o Condestável, na Primavera e no Verão, aproveitaram para fazer campanha no Norte, quase todo em mãos de apoiantes de Castela.

Foram retomadas algumas importantes praças fortes como Guimarães, Braga, Viana do Castelo e Ponte de Lima, esta última com o apoio de arqueiros ingleses a cavalo.

Em Julho teve também lugar a batalha de Trancoso, que veio mostrar que os ensinamentos dos Atoleiros e as tácticas de Nuno Álvares, tinham já sido assimilados por outras

unidades portuguesas. Agora só havia que esperar e ir dispondo as forças da melhor maneira para atalhar a marcha das tropas invasoras.

Os dados estavam lançados e só faltava travar-se a batalha de Aljubarrota, talvez um dos mais importantes encontros das guerras medievais, em função da repercussão das suas conseqüências em termos de política internacional.

Se D. João I tivesse perdido, dentro de poucas semanas todo Portugal teria sucumbido e a unificação dos reinos peninsulares teria sido a sua conseqüência imediata.

Seria ainda uma questão de tempo para que a França e Castela juntassem um poderio militar suficientemente forte para obrigar Inglaterra a negociar a paz, aceitando os termos impostos pelos franceses, ou como diria o senhor de Lapalisse, a guerra dos cem anos, poderia ter durado só cinquenta.

CAPÍTULO II

Afonso Furtado

Mas deixemos, de momento, D. João I e o povo português saborearem e festejarem a grande vitória de Aljubarrota para seguir, na medida do possível, a carreira de um marinheiro profissional que desde cedo se juntou ao Mestre e acabou contribuindo de forma decisiva para o papel relevante que a marinha teve no consolidar da dinastia de Avis.

O seu nome, Afonso Furtado.

Recuemos 10 anos no tempo.

Por força do Tratado de Santarém de 19 de Março de 1373, em 1375, bem a contra gosto de D. Fernando, as galés portuguesas encontravam-se em Sevilha com a missão de contribuir para as campanhas de Verão na costa inglesa, que regularmente a Espanha e a França organizavam.

Por causa das tréguas entre a França e a Inglaterra, em 1376, não se registou qualquer actividade, mas em Julho de 1377 (as tréguas expiraram a 24) chegava a Harfleur (na altura na mão dos franceses) o Almirante Fernando Sanchez de Tovar, à frente de uma força composta por oito galés castelhanas e cinco portuguesas.

A estas juntou-se um número semelhante de galés francesas sob o comando do Almirante Jean de Vienne, que foi o grande reorganizador da marinha do seu país e que tinha mandado reconstruir e reapetrechar o “Clos des Galées”, em Rouen, que servia de estaleiro, arsenal e base às galés francesas e às dos seus aliados. Seria de lá que a sua força deveria proceder.

Como de costume é difícil dizer com precisão quantos navios constituíam as forças aliadas. Parece ter havido também uma pequena esquadrilha de galés monegascas e, além destas, os indispensáveis navios mercantes armados, castelhanos e franceses.

Em terra aguardava um forte contingente de tropas, pronto a embarcar: Era sem dúvida a armada mais poderosa a operar no Canal da Mancha.

Os marinheiros portugueses devem ter tido uma boa recepção em Harfleur, onde havia uma numerosa e bem estabelecida colónia de mercadores do Porto e de Lisboa, cujos privilégios iniciais haviam sido concedidos por Filipe, o Belo, em Janeiro de 1310, confirmados e ampliados em Janeiro de 1340 por Filipe VI, segundo Charles Verlinden.

Não encontrei nenhuma referência a nomes portugueses a bordo das nossas cinco galés. É pouco provável que nelas tivesse embarcado Lanzarote Pessanha, quer pela sua antiguidade em relação a Sanchez de Tovar, quer porque estivessem ainda presentes os seus desencontros com Simão Bocanegra, (não nos esqueçamos que, quatro anos mais tarde, também não é ele que comanda a força portuguesa na batalha Naval do Cabo Saltes, mas sim o irmão da Rainha D. Leonor, o controverso Conde de Barcelos, D. João Afonso Telo que entretanto havia sido nomeado Almirante).

É provável que entre os portugueses estivesse Gonçalo Tenreiro, que é confirmado em Saltes e, com muitas reservas, poderia ter estado Afonso Furtado.

Para compreendermos a razão pela qual os ingleses estavam tão interessados no contributo das galés portuguesas para a defesa das suas cidades ribeirinhas do Canal e o valor real que esse contributo teve, vamos, de forma resumida, dar uma ideia do que foi a acção devastadora desta campanha, talvez a mais concentrada e de perdas mais elevadas, em termos de bens e pessoas, para os ingleses, de todas as executadas neste teatro de operações.

Completados em Harfleur o aprovisionamento e apetrechamento, cerca de duas dezenas de embarcações de guerra, saíram para o mar rumo à costa setentrional da Bretanha, bordejando a Normandia. Mont-St-Michel foi o último porto escalado antes de ser efectuada a travessia do Canal.

Em 29 de Junho, cinco mil homens desembarcaram em Rye, um dos *Cinq Ports*, que foi tomada de assalto e pilhada.

Mais para o Oeste foi a vez de Rottingdean e Lews, já no interior. Seguiu-se Folkestone, que foi saqueada a 20 de Julho. Voltando-se de novo para Oeste, queimaram Portsmouth e pilharam Dartmouth e Plymouth.

A 24 de Julho, dada por concluída a primeira fase da operação, regressaram a Harfleur carregados de despojos e com a notícia da morte de Edward III a 21 de Julho. Aí, a frota foi cuidadosamente passada em revista e reabastecida.

A 21 de Agosto a armada aparece ao largo da Ilha de Wight. Capturaram Yarmouth, e a ilha, com excepção do castelo, foi tomada.

Dividiu-se depois em dois grupos, um para atacar Winchelsea - de má memória para os castelhanos, pois que em 1350 Edward III, naquela que ficou conhecida pela batalha de Winchelsea ou "Les espagnoles sur mer", havia infligido uma pesada derrota aos navios castelhanos -, que não conseguiram tomar e outro que incendiou Hastings e Pool.

Sentindo que as defesas se estavam a tornar cada vez mais efectivas, a armada regressou aos seus fundeadouros no estuário do Sena.

Pese embora que os cronistas e historiadores franceses atribuam as honras destas acções aos seus conterrâneos, e que a maioria das tropas que tomaram parte nestes ataques fossem efectivamente francesas, há que reconhecer que o domínio do mar pertencia aos castelhanos e que com aquelas tropas estiveram também os homens de armas, arqueiros e remadores das galés castelhanas e portuguesas, possivelmente a primeira e única vez que estes últimos lutaram em solo inglês, contra os ingleses.

O *modus operandi* era extremamente simples e terrivelmente eficaz, tendo como característica saliente, a ferocidade dos atacantes. A força aparecia diante do objectivo com cerca de meia maré de enchente.

Em geral, a surpresa era total o que não permitia organizar a defesa ou chamar reforços. Em poucas horas saqueavam, roubavam e incendiavam sem qualquer oposição séria e desapareciam com a maré de vazante, muitas vezes juntando a injúria ao insulto, prometendo regressar no ano seguinte.

Era este o perigo que enfrentaram as populações da costa sul de Inglaterra neste Verão, e durante cerca de uma década.

Em 1377, dada a extensão do teatro de operações, o castigo foi possivelmente o maior de todos.

Contente com os resultados, Carlos V de França, enviou logo o seu Almirante, para discutir com Castela os planos para a campanha seguinte.

Em Inglaterra, o Parlamento e os Comuns exigiam medidas para obviar a esta situação, mas não havendo aprendido a lição, continuavam a aplicar o sistema antigo de requisição de navios mercantes quando o perigo se acercava.

Foi criada à pressa uma frota, cujo comando foi entregue ao Duque de Lencastre, em Abril de 1378.

Carlos II de Navarra, emparedado entre a França e Castela, tentando proteger-se de ambos e de cada um, fazendo e desfazendo alianças, e mais uma vez com problemas com Carlos V da França, resolve ceder temporariamente aos ingleses, o porto de Cherburgo, que foi por eles prontamente ocupado e , prontamente também, bloqueado pelos franceses.

Entretanto, as galés luso-castelhanas tinham sido mantidas em La Rochelle. Logo que Lencastre regressou a Inglaterra, sem ter conseguido diminuir a ameaça, as galés foram chamadas para reforçar o bloqueio a Cherburgo, enquanto se preparavam para novo ataque às costas inglesas.

Em Inglaterra esperava-se que este fosse feito novamente contra a Ilha de Wight, só que o alvo foi a Cornualha, onde várias cidades foram destruídas e queimados todos os navios que se encontravam nos seus portos.

Para a campanha de 1379 estavam atribuídas vinte galés castelhanas, mais cinco portuguesas, o que deixava adivinhar outro ano de destruição.

A 3 de Março é assinada a paz de Briones, que pôs fim à guerra com Navarra, e em 29 de Maio morre Henrique II de Castela.

Em Junho, as galés portuguesas, que ainda estavam em Santander, seguindo as instruções de D. Fernando, que determinara o seu regresso a Lisboa, caso a doença de Henrique II fosse fatal, assim o fizeram.

Neste ano, a força do Almirante Sanchez de Tovar foi quase exclusivamente utilizada em apoio de operações terrestres em solo francês.

A morte, em 1380, de Carlos V de França, o grande arquitecto dos ataques anfíbios a Inglaterra e que manteve sempre boas relações com os marinheiros castelhanos, ditou o princípio do fim deste tipo de operações.

Neste ano há que destacar uma operação levada a cabo quase exclusivamente por castelhanos, em que o Almirante Sanchez de Tovar subiu o Tamisa, saqueou Gravesend podendo o fumo do incêndio ser claramente visto de Londres.

Voltemos de novo a Portugal, em 1381, que é o ano da batalha de Saltes, tão bem descrita pelo Comandante Saturnino Monteiro.

A arrogância e a inexperiência do irmão da rainha custaram-nos as nossas preciosas galés. Há, no entanto, que salientar que, intencionalmente ou não, o combate com o Almirante Sanchez de Tovar e o seu consequente regresso vitorioso a Sevilha, permitiu o desembarque sem oposição das forças inglesas do Conde de Cambridge, em Lisboa.

Já falámos do fracasso parcial que foi a actuação conjunta deste e do nosso irresoluto D. Fernando, e digo parcial por que essa falta de agressividade terminou em mais uma trégua que permitiu como vimos a devolução das galés e das tripulações aprisionadas em Saltes, e a repatriação dos ingleses embarcados em navios castelhanos e às custas destes, o que não constitui propriamente uma vitória para Juan I.

É com Fernão Lopes que o nome de Afonso Furtado entra para a história.

Na sua Crónica de D. João I, menciona-o sete vezes no volume primeiro e quatro no segundo. E na de D. Fernando aparece no prólogo.

Fernão Lopes, cujas múltiplas virtudes são por todos conhecidas, é um magnífico contador de histórias que tão depressa nos faz irromper no quarto de cama da rainha D. Leonor ou, em bicos dos pés, nos leva pela mão a escutar conversas privadas e confidenciais, como nos faz experimentar as agruras da fome dos sitiados em Almada e Lisboa, como ainda sentir a secura da boca, quando nos descreve os derradeiros momentos antes da batalha de Aljubarrota.

Mas, se em certas ocasiões nos inunda de pormenores e nomes, é capaz de logo a seguir nos deixar em autênticos becos sem saída, dos quais nos temos que safar por meios próprios, o que para mim é mais uma das suas virtudes – obriga-nos a pensar, a interpretar e a aventar hipóteses.

Com Afonso Furtado passa-se um pouco de tudo isto: nada sabemos sobre onde e quando nasceu e quando morreu. Sabemos, isso sim, que ainda estava vivo aquando da preparação da expedição a Ceuta, já que foi ele que D. João I enviou, juntamente com o Prior de Hospital, para fazerem, em segredo, o levantamento da cidade e das suas defesas, das suas praias e ancoradouros.

Creio que podemos assim arriscar que seria da geração do Mestre. Dado que Fernão Lopes na Crónica de D. Fernando menciona o nome de um escudeiro do rei, também de nome Afonso Furtado, que pode ser o nosso ou não, permite-nos pensar que seria de Lisboa e que teria ligações à Corte.

Antes de apreciar o que de muito concreto nos diz o cronista, recapitulemos que, dentro do campo das hipóteses, é possível que Afonso Furtado estivesse com as galés que

nos meses de Verão de 1377 e 78 evoluíram nas costas do Sul de Inglaterra, integrando a força franco-castelhana.

Já que as galés são as mesmas e ainda a dificuldade que houve em as guarnecer antes da batalha de Saltes, é também possível que dela tivesse participado. Estamos, portanto, em princípios de 1382 e D. Fernando só viveria mais um ano.

E porque Lisboa é “*grande cidade de muitas e desvairadas gentes*”, mandou ele – D. Fernando –, “*que cada uma freguesia houvesse dois homens bons que cada mês inquirissem e soubessem que vivenda faziam os que moravam em ela e os que com eles colhiam de que fama eram. E se achavam alguns que não usavam como deviam, faziam saber, em segredo, a Estevan Vasquez e Afonso Furtado, seus escudeiros, que deste tinha dado cargo e eles os mandavam prender por seus homens e entregavam à justiça por fazer deles cumprimento de direito.*” Assim descreve Fernão Lopes no prólogo da Crónica de D. Fernando, o que poderíamos definir hoje como a instituição de uma política de polícia de bons costumes.

Infelizmente não situa no tempo esta instituição, mas é provável que tenha aparecido no tempo áureo das transacções comerciais e do fomento marítimo, quando “*vinham de desvairadas partes muitos navios a ela*” – Lisboa – “*e jaziam muitas vezes ante a cidade, quatrocentos a quinhentos navios de carregaço*”.

Era necessário manter a segurança e dignidade do povo lisboeta face a esta multidude de estrangeiros e dos nacionais atraídos pela afluência cidadina.

El Rei D. Fernando reinou de 1352 a 1383, sendo de admitir que este período de apogeu se tenha situado nos últimos dez anos do seu reinado.

Sendo assim, a hipótese de Afonso Furtado se encontrar a bordo das galés que actuavam no Canal da Mancha em 77 e 78, fica praticamente posta de lado, dado o cargo que por essa altura ocuparia em Lisboa

No entanto, há a certeza de que existiu um escudeiro na casa de D. Fernando, desempenhando um lugar oficial e que se chamava Afonso Furtado.

Vamos de novo dar um salto no tempo. Fernão Lopes diz-nos que entre o Natal de 1383 e o Ano Novo o Conde de Barcelos, ainda nominalmente Alcaide de Lisboa, a instâncias da rainha sua irmã, estando ambos já em Alenquer, enviou a Lisboa Afonso Eanes Nogueira para se inteirar da situação na cidade.

Rapidamente, os contactos que efectuou, lhe revelaram que tudo havia mudado, uma vez que “*todos aqueles com que havia de falar eram já do Mestre discípulos escondidos, sendo já da sua parte contra a rainha*”.

O cronista cita expressamente que “*Afonso Eanes falou com Estêvão Vasquez Filipe e Afonso Furtado e outros bons da cidade que achou mudados.*” Entre eles estava também Antão Vasques.

Não creio que seja só uma coincidência de nomes, são certamente os mesmos que D. Fernando havia encarregado de velar pelos bons costumes e pela segurança em Lisboa, e que muito cedo se haviam juntado ao partido do Mestre.

Com os exércitos castelhanos a aproximarem-se de Lisboa e sabendo-se que a frota inimiga se tinha feito ao mar para o bloqueio da capital, foi decidido enviar para o Porto algumas naus e treze das galés disponíveis.

Aprovisionados os navios, foram passados em revista pelo Mestre na Amora, e o comando da frota foi entregue a Gonçalo Rodrigues de Sousa que era então Alcaide de Monsaraz, que recebeu o estandarte das mãos do Mestre e que embarcou na “*mor galé de todas a que chamavam a Real*”.

Possivelmente por ventos contrários, as naus ficaram retidas mais alguns dias e as galés largaram a 14 de Maio.

O plano era a que esta força se juntassem as naus e galés do Porto para dar batalha à frota do rei de Castela, logo que este estivesse bloqueando o Tejo.

Entretanto, o Arcebispo de Santiago de Compostela acompanhado por castelhanos e portugueses, estava prestes a sitiá-lo Porto. Logo que chegaram e disto se inteiraram, os das galés saíram logo no reforço dos portuenses e desembarcaram, para além dos patrões e fidalgos, entre os quais se encontrava Afonso Furtado, e no dizer do cronista, “*trezentas lanças, quinhentos besteiros e três mil e quinhentos galeotes, (o que me parece galeotes a mais) e que, junto com os da cidade, somavam mil homens de armas, oitocentos besteiros e cinco mil homens de pé, todos com gran vontade de pellejar*”.

E a vontade era tão grande que o Arcebispo e os seus acharam por bem regressar às suas terras, deixando livres as galés para correrem a costa da Galiza, e no dizer do cronista, “*andaram entonces por aquela costa tomando muito refresco, fazendo todo o mal e dano que podiam, de guiza que do percalço que entonces tiveram foi pagado às galés soldo de três meses*”.

E pela Galiza andaram até ao São João, quando regressaram ao Porto, onde participaram das festas em honra do Santo que já nessa altura eram tradicionais naquela cidade.

Corresponderam os do Porto, dando o que tinham e não tinham para guarnecer e abastecer os navios.

Mas tirando Lisboa e Porto, o resto de Portugal encontrava-se profunda e cada vez mais dividido. Juan I estava às portas de Lisboa e em todo o país ferviam suspeições, desconfianças, invejas e traições. Pais indispostos com os filhos, irmãos lutando contra irmãos e o prato de lentilhas era a ementa mais comum às mesas dos portugueses. Argumentava-se muito com e sem razão, ganhando muitas vezes a “*desrazão*”, que era o poderio palpável das forças castelhanas.

Não estava escrita ainda a história, ditada como sempre pelos vencedores e que iria decidir quem eram os bons e quem eram os maus, um pouco como o Portugal de há trinta e três anos.

Gonçalo Rodrigues de Sousa, Alcaide de Monsaraz, importante praça forte lá para as terras do mestrado de Avis, que recebeu, como vimos, o estandarte das mãos do Mestre, é posto em dúvida e perde o comando da frota. E quem é nomeado para o substituir? O Conde Pedro de Trastâmara, castelhano, co-irmão de Juan I e que se encontrava refugiado no Porto, depois do fracasso de uma conspiração, cujo desenrolar Fernão Lopes nos conta com toda a sua mestria e que eu vou tentar resumir:

Estavam acampados nos arrabaldes de Coimbra, os exércitos castelhanos e o Conde D. Gonçalo Telo, irmão da rainha D. Leonor Teles, recusava-se a entregar a cidade, mau grado as promessas, as ameaças e os empenhos.

Paralelamente, D. Pedro de Trastâmara resolve entrar em cena e concebe um plano. Em determinada noite, de acordo com Gonçalo Telo, este saíria de Coimbra, juntava-

-se aos homens de D. Pedro e levavam a rainha D. Leonor para dentro da cidade. Aí D. Pedro e D. Leonor casavam e declaravam-se reis de Portugal. Ainda como parte do plano, estava o assassinio de Juan I o que iria criar novo e grave problema dinástico em Castela.

Simplesmente no enredo, digno de um filme de Hitchcock, o *complot* é revelado por um judeu, D. David Negro, a Juan I e Pedro de Trastâmara, uma vez negado o asilo em Coimbra, refugia-se no Porto e é ele que, embarcado na galé real vai por “*capiton de que todos obedecessem*” e comandou as operações na Galiza, há pouco referidas.

A grande vítima do fracasso é, no entanto, D. Leonor que é levada para um convento em Tordesilhas, donde nunca mais sairia com vida.

Obviamente que não podia ser deixado o comando da frota nas mãos de um castelhano. Por sugestão de Rui Pereira, decidem-se por convidar D. Gonçalo Telo o que, caso aceitasse, teria como efeito colateral trazê-lo a ele e a Coimbra para o partido do Mestre.

D. Gonçalo hesita mas acaba por aceder desde que lhe fossem entregues as terras que haviam sido da irmã, a Rainha D. Leonor.

As negociações são comunicadas ao Mestre, em Lisboa. Mas a aceitação da proposta de D. Gonçalo levanta um problema sério, as terras haviam já sido doadas a Nuno Álvares Pereira o qual, no entanto, quando lhe chega a mensagem do Mestre, lhe dá carta branca para delas dispor como melhor entender.

E é assim que em menos de um mês, a frota tem o seu terceiro comandante. Daqui se depreende ainda que o Mestre dominava, pelo menos, parcialmente a confusão e era ele que tomava as grandes decisões.

Dada a grande dificuldade em recrutar localmente gente para a frota portuguesa, D. João pede a Nuno Álvares que vá ao Porto e embarque com os seus homens e que se prepare para forçar o bloqueio de Lisboa.

Este assim faz e em marchas forçadas sai do Alentejo e dirige-se ao Norte, só que nunca chegaria a embarcar.

Até os grandes homens têm os seus pontos fracos. Rui Pereira, recusa-se a aceitar a ideia de servir sob as ordens do sobrinho e juntamente com D. Gonçalo, larga para o mar sem esperar a chegada do Condestável.

A inveja e o não querer partilhar as honras e os louros, levam possivelmente à morte heróica de Rui Pereira na batalha do Tejo.

Entre os patrões das galés estavam, Afonso Furtado na “Bem Aventurada”; na “Santa Clara”, Estevão Vasques Filipe; na “Santa Maria de Cacela”, Antão Vasques e na “São Jorge”, Missé Manuel, filho de Lanzarote Pessanha, o almirante que fora morto em Beja, vítima de um excesso de zelo revolucionário.

Para além do regresso dos Pessanhas ao mar, é curioso notar a presença do duo Afonso Furtado e Estêvão Vasques e também de Antão Vasques. Os dois primeiros, como estamos recordados, responsáveis pelos bons costumes em Lisboa e o terceiro é, nem mais nem menos, o juiz do crime que no dia da morte do Andeiro e a pedido do Mestre e em seu nome, apregooou que não se fizesse mal aos judeus de Lisboa.

Segundo a terminologia portuguesa e castelhana da época, o “patrão” ou “patron” equivalia ao nosso actual comandante.

Todas estas nomeações pareciam feitas à última da hora, o que destrói quase completamente a hipótese inicialmente levantada de Afonso Furtado ter estado com as galés em 77, utilizadas nos ataques ao Sul de Inglaterra.

Porém, poderá ainda parecer estranho não haver marinheiros de carreira para desempenhar estas funções. Não devemos no entanto esquecer que a maréação e a navegação tinham os seus peritos, e que as embarcações de guerra daquela época não eram mais do que plataformas flutuantes onde depois da abordagem se combatia corpo a corpo, como em terra..

Dos patrões mencionados por Fernão Lopes, só Afonso Furtado ficará ligado à marinha.

Antão Vasques, por exemplo, comandava, pelo menos nominalmente, a ala esquerda, a dos estrangeiros, na batalha de Aljubarrota e foi ele que, nessa mesma batalha, entregou o estandarte castelhano a D. João I. Este Antão Vasques viria ainda a distinguir-se em muitas escaramuças e combates com castelhanos, acabando por ser morto na altura em que D. João e Nuno Álvares operavam no triângulo Olivença-Campo Maior-Badajoz, cidade a quem o cronista chama Badalhouce.

“Armando-se a frota no Porto e prestes para partir, como ouvistes, El-rei de Castela trazia suas escutas por caminho, de guiza que cada dia sabia novas do que se fazia naquela cidade e ante alguns dias que a frota houvesse de partir, soube ele o dia certo em que havia de sair”.

Chegou a frota a Cascais em 17 de Julho e do facto foram imediatamente informados o Mestre e Juan I, ficando o primeiro a saber que as galés vinham bem armadas, mas que algumas naus eram “*minguadas de homens de armas*”.

Ambos os lados fizeram os seus preparativos e a 18 deu-se a batalha do Tejo - mais uma vez recomendo a leitura e a descrição que é feita pelo Comandante Saturnino Monteiro -, que se saldou com a perda de três naus portuguesas, tendo as galés e as restantes naus conseguido passar, e com elas Afonso Furtado.

As galés portuguesas jaziam encalhadas sob a protecção dos muros da cidade, flutuando no preia-mar, sendo guardadas permanentemente pelo seu pessoal.

Em vão tentaram os castelhanos destruí-las, lançando vários “*tróos e virotóos*” sem causar danos de maior, até que El-rei de Castela resolveu atacá-las.

Liderados pessoalmente pelo Mestre e ajudados pelo povo de Lisboa, os das galés, tendo-se distinguido Afonso Furtado, não só repeliram o ataque, como mataram e aprisionaram muitos castelhanos e tomaram uma galé onde encontraram prisioneiros portugueses sotilha (palavra que eu interpreto como “sob telha”, isto é por baixo do convés).

O nome Afonso Furtado volta a ser mencionado no capítulo CLXI, em que num extraordinário solilóquio, Lisboa recorda os fidalgos e cidadãos que ajudaram o Mestre a defender o reino e que entraram para a história como “*os da Sétima Idade, que se começou no tempo do Mestre*”.

Afonso Furtado, embora indo por terra, está com os que foram com o Mestre sobre Alenquer, e é com a designação de Capitão-mor da frota que está presente nas Cortes de Coimbra. Como estaremos recordados, D. João I é alçado por rei numa quinta-feira, dia 6 de Abril de 1385.

Julgo que nesse mesmo dia, numa grande sala preparada para o efeito pelo próprio Nuno Álvares, D. João I dá a sua primeira recepção oficial e nomeia logo oficiais de sua casa “*e para outras cousas necessárias do reino*”.

Entre os nomeados estão os nossos conhecidos Estêvão Vasques Filipe, Anadel Mor, Lourenço Anes Fogaça que era em Inglaterra, e em sua substituição o Dr. João das Regras e Capitão do mar Afonso Furtado, que via assim recompensados os seus serviços. Vejamos como ele foi um trunfo importante nas negociações com Inglaterra e, até certo ponto, a moeda de troca nas concessões feitas por Richard II e o apoio directo que deu ao Duque de Lencastre na sua última tentativa de conquistar pelas armas o trono de Castela.

Curiosamente o nome de Afonso Furtado desaparece da crónica durante oito meses, desde a sua nomeação como Capitão Mar até quando em finais de 1385 é encarregado de escoltar o Duque de Lencastre e as suas tropas, de Inglaterra para a Galiza.

Nem sequer aparece entre os que bravamente lutaram em Aljubarrota, quando sabemos que ambos os lados apelaram a todos os homens válidos para que se integrassem nas suas fileiras.

A explicação é só uma: Afonso Furtado comandava a esquadilha de seis galés que D. João I, cumprindo a sua parte do acordo com Richard II, enviara para Inglaterra. A aparição desta pequena força no Tamisa foi saudada com grande satisfação já que se temia, para o Verão, novas incursões da esquadra franco-castelhana.

Portugal vinha assim trazer uma certa tranquilidade às povoações ribeirinhas do Canal; activamente com a presença de galés e indirectamente, fixando parte das forças navais castelhanas em todo o período que antecedeu Aljubarrota e, os meses críticos do Verão.

Esta jogada de D. João I, veio também a contribuir em larga escala para desanuviar um pouco a situação em que se encontravam os nossos embaixadores junto da coroa inglesa e, ao mesmo tempo, abriu os olhos dos mercadores londrinos para o conceito estratégico do “*Chemin d’Espagne*” “*via Portyngal*”.

Mas as galés portuguesas não se limitavam a um papel defensivo, actuavam com frequência em águas francesas.

O professor P. E. Russel cita documentos datados de 31 de Outubro de 1385,(PRO: IR 510, m. 6, records) onde estão registados pagamentos feitos uns meses antes, às guarnições de seis galés portuguesas. Foram também pagos cem remos e vinte libras de pólvora “*pro canónis et gunnis suis*”. Dá também nota do pagamento a um marinheiro holandês que pilotou a esquadilha portuguesa para o local onde surpreenderam e queimaram vinte e quatro navios inimigos.

É fácil depreender que as despesas desta força estavam a cargo da coroa inglesa e que Outubro deverá ter sido o mês em que se fizeram as contas finais, antes das galés regressarem a casa, já no final do Outono.

Embora tendo falhado a batalha de Aljubarrota, Afonso Furtado ia acumulando experiência e conhecimentos sobre as águas e portos de ambos os lados do Canal o que, como veremos, lhe iria ser útil uns meses mais tarde.

E em termos de contas, não podemos também esquecer que as guarnições das seis galés, (assumindo que os homens de armas e besteiros que transportavam, eram também

portugueses) deveriam equivaler-se quase homem por homem, aos ingleses e gascões que se bateram do nosso lado em Aljubarrota.

Afonso Furtado e o seu pessoal não iam desfrutar de um descanso muito prolongado em Portugal.

Juan I derrotado e humilhado, com um comportamento algo instável, com as suas constantes auto condenações públicas, lutando com falta de meios para pagar às suas enfraquecidas tropas, não desistira dos seus intentos para conquistar o trono de Portugal. Para o fazer necessitava de duas coisas: sobrecarregar o país com mais impostos o que o tornaria ainda mais impopular, e a ajuda dos franceses.

D. João I sabia-o e sabia também que a única forma de conseguir o equilíbrio era procurar uma aliança militar com a Inglaterra, tendo para o efeito insistido várias vezes com os nosso embaixadores em Londres para que mostrassem a Richard II quais as vantagens desta aliança.

Uma delas já se havia traduzido na presença das galés portuguesas nesse Verão de 1385.

Mas internamente também não podia descansar. A quase certeza do regresso de Juan I fazia com que muitos castelos e praças fortes não se entregassem sem ser pela força das armas; havia que as conquistar uma a uma.

O Inverno de 1385/1386 foi particularmente rigoroso, e encontrando-se D. João I a sitiá-las Chaves, recebeu a visita de um cavaleiro inglês chamado Sir William Parr - que era, nem mais nem menos, que o quadrisavô de Catherine Parr, última mulher de Henrique VIII e a única também que lhe sobreviveu -, e que vinha acompanhado por Hugh de Haywood e com a incumbência de informar D. João I da decisão do Parlamento em financiar a expedição do Duque de Lencastre à Península para reclamar os seus direitos como Pretendente à coroa de Castela e que lhe pedia que mandasse alguns navios e galés para ajuda na sua passagem.

Estas notícias não podiam agradar mais a D. João I que imediatamente mandou armar em Lisboa seis galés e doze navios de transporte, dos quais dois grandes que D. Fernando mandara fazer, um de seiscentos tonéis e outro de trezentos, e foi nomeado capitão das galés Afonso Furtado, “*que o então era e foi depois até à sua morte*”, diz o cronista.

Para este ia começar uma longa e importante comissão de serviço

A partir desta altura é reconhecido o estatuto de rei a D. João I e todos os acordos estabelecidos são com o rei de Inglaterra e com o rei de Castela, que era pelo menos no papel o Duque de Lencastre.

Cumprindo as ordens do soberano português, os navios foram convenientemente preparados e reabastecidos, tendo efectuado a sempre desagradável travessia da Biscaia, sobretudo nesta altura do ano – durante o mês de Março -, sendo Fowey, a Oeste de Plymouth, o primeiro porto de Inglaterra onde tocaram e onde se encontrava em serviço Lourenço Eanes Fogaça. Afonso Furtado acompanhou-o depois pôe terra até Londres.

Pelo caminho Afonso Furtado teve certamente a oportunidade de se inteirar da situação, não só sobre a intensa actividade do Duque de Lencastre para reunir em Ply-

mouth a força expedicionária, como também sobre os rumores fundamentados de que os franceses preparavam uma armada para invadir Inglaterra no Verão de 1386.

Havia assim quem em Inglaterra, e com razão, visse com maus olhos e preocupação o desguarnecer da Ilha com a saída maciça de navios para a armada.

Desta vez não se iriam repetir os erros da expedição anterior de 1381. Haveria cavalos, pelos menos, para que uma parte substancial da força tivesse mobilidade imediatamente logo após o desembarque, e seguiam também os apetrechos e os peritos empregados em operações de cerco.

Mas estes impressionantes preparativos não tinham só que ver com assuntos militares, o Duque de Lencastre tencionava levar a família consigo e, se tudo corresse bem, estabelecer Corte em Castela, o que significava uma enorme quantidade de criadagem, alfaiates, pintores, ourives, músicos, capelães e o pessoal da sua casa. Para além disto havia que embarcar todos os elementos da máquina administrativa sem a qual nem o rei de Castela ou até mesmo só o Duque de Lencastre, poderia funcionar.

Cada um destes burocratas levava consigo bagagem e equipamento ocupando muito espaço que poderia ser utilizado para transporte de tropas ou equipamento.

Tudo isto significava um tremendo esforço financeiro e como o subsídio votado pelos Comuns não era desembolsado a um ritmo capaz de enfrentar as despesas, houve que recorrer a empréstimos intercalares, tendo Richard II que se empenhar pessoalmente para ajudar o seu tio, o Duque de Lencastre.

Não havia sido descurada também a parte religiosa, Urbano VI, por bula papal, havia autorizado o Duque de Lencastre a conduzir uma cruzada contra os cismáticos castelhanos, o que permitiu que a referida cruzada fosse também pregada no estrangeiro e fossem recebidas contribuições em benefício dos fundos à disposição do Duque, para a campanha.

É muito possível que Afonso Furtado não se tenha encontrado em Londres com o Duque de Lencastre, uma vez que este em 25 de Março saiu da capital com todo o seu séquito em direcção a Plymouth, deixando para trás os seus delegados para negociarem o tratado de aliança com Richard II e para tomarem parte nas discussões diplomáticas com Portugal que estavam prestes a começar.

Enquanto o Duque se debatia com a falta de navios - houve mesmo necessidade de contratar navios fora da Inglaterra -, e a falta de dinheiro para pagar às suas tropas e marinheiros, o que ia causando sucessivos adiamentos na data de partida da expedição, decorriam em Londres as reuniões – começadas a 12 de Abril -, que iriam culminar com o tratado de aliança conhecido por Tratado de Windsor, visto que foi no castelo de Windsor que pela primeira vez foi lido em público, a 9 de Maio de 1386.

A 17 do mesmo mês na Star Chamber, em Westminster, os representantes portugueses apuseram os seus selos no documento, perante uma numerosa e luzida assistência.

Mas uma das razões que terá levado Richard II a apressar a assinatura deste tratado e do acordo de cooperação naval, depois de durante quase um ano ter evitado os embaixadores Albuquerque e Fogaça, terá sido a ameaça que se avolumava de dia para dia, da invasão francesa.

Com efeito a boa prestação das galés enviadas por D. João I em 1385, levou o governo inglês a pensar que essa seria a solução para a deficiência crónica em resolver o problema que representava a aliança naval franco-castelhana.

Na redacção deste acordo, possivelmente negociado também por Afonso Furtado, seguiram-se os termos normalmente em vigor para as galés castelhanas que prestavam serviço em França. Disto falaremos mais tarde.

Por força deste acordo e dos anteriores do tempo de D. Fernando (Tratado de Londres de 1373), entre 1384 e 1390, vamos encontrar quase que de forma contínua, uma esquadilha portuguesa operando em águas inglesas.

Os sucessivos atrasos e as notícias cada vez mais alarmantes dos preparativos impressionantes em curso em França para a invasão, preocupavam cada vez mais o governo inglês. Caso a esquadra fosse destruída ou se perdesse no caminho ou ainda se o Pretendente decidisse retê-la para uso próprio, a Inglaterra ficava à completa mercê dos franceses.

O governo, no entanto, limitou-se a ordenar ao Duque que mandasse imediatamente regressar os navios ingleses mal chegasse ao seu destino, e foi nomeado um funcionário para garantir que esta ordem era cumprida.

Em fim de Junho estava tudo pronto em Plymouth, faltando apenas a chegada, vindos de Londres, de Afonso Furtado e dos seus doze navios de transporte e das suas galés.

E foi uma chegada espectacular. D. João I mantivera a promessa e a ajuda era impressionante, as galés da escolta eram de tamanho fora de vulgar e provocaram comentários muito positivos nos meios portuários conhecedores.

Quanto aos outros navios mercantes, os dois maiores eclipsavam quase por completo as “*Trinitee*” e a “*Mary*,” de trezentas toneladas cada uma.

Cesário Fernandes Duro em “La Marina de Castilla” dá a participação portuguesa em dezoito naus grandes e sete galés e diz: “*una dellas muy hermosa destinada al Duque, con estandarte real de Castilla; otra, à doña Constanza y doña Catalina, mujer y hija suyas*”. Nesta seguiriam também as filhas do primeiro casamento de John of Gaunt, Filipa, que viria a ser mulher de D. João I e Isabel recém-casada com John Holland, Condestável das tropas inglesas, e Branca, filha bastarda, casada com Thomas de Morieux, general inglês.

Suponho que esta utilização das galés seria só para fins protocolares ou de cerimonial, já que não dispunham das comodidades dos outros navios maiores, sobretudo para passagens mais prolongadas. O Prof. Russell dá toda a família embarcada no navio chefe.

E creio que é esta a altura cronologicamente apropriada para voltarmos à citação inicial de Charles de la Roncière.

De uma primeira leitura poder-se-à concluir que Afonso Furtado teria deixado as suas funções de escolta para fazer a “pointe” no Sena. São várias as razões que me levam a rejeitar tal conclusão.

Estávamos no Verão, o período do ano em que mais se fazia sentir a pressão das forças navais combinadas franco-castelhanas. Afonso Furtado sabia-o e sabia ainda que havia navios inimigos no mar, talvez não em número suficiente para um ataque frontal, mas bastantes para tentar desorganizar o comboio.

O encontro com galés castelhanas na Biscaia veio provar que não estava enganado e como comandante experimentado que era não iria comprometer aquilo que era a sua missão - a segurança dos navios de transporte.

Em segundo lugar tendo a armada partido de Plymouth, que fica a cerca de 120 milhas a norte de Brest e 160 da entrada do Sena, não faz sentido que, para além de desproteger a força principal, as galés andassem para trás e fizessem mais de 320 milhas antes de se voltarem a incorporar, possivelmente à entrada de Brest.

Há ainda uma discrepância de datas - de la Roncière dá a operação como efectuada em Julho e diz também que foi Furtado quem guiou os navios ingleses na entrada de Le Goulet, que é nem mais nem menos que a entrada para o porto de Brest. Knighton situa a chegada dos portugueses a Plymouth em 20 de Junho e a única certeza que temos é que a armada largou a 9 de Julho.

Se nos lembrarmos que os navios portugueses se encontravam em Inglaterra, desde Março, como resposta de D. João I a um pedido de Richard II, este não os deve ter deixado inactivos. Parece assim mais razoável que a audaciosa incursão no Sena tenha sido executada dentro do tipo de operações que normalmente eram atribuídas às galés portuguesas, numa data que se situaria entre os últimos dias de Junho e primeiros de Julho.

Não se sabe onde estariam os quatro navios que *"tombèrent en son pouvoir"*. O Sena, entre a foz e Paris é muito sinuoso o que não só aumenta as distancias relativamente a quem vá por terra como ainda oferece inúmeros locais onde se pudessem abrigar os tais navios.



Figura 1- O Rio Sena, da foz a Rouen, onde se situava o Clos des Galées



Figura 2- Clos des Galées. Vista geral



Figura 3- Clos des Galées. Navio em doca seca



Rouen e o seu Clos des Galées com facilidades de construção naval é um dos sítios com mais probabilidades, com o senão de que estaria eventualmente bem guardado. Literalmente não creio que os navios franceses tenham caído em poder dos portugueses. Devem ter sido pura e simplesmente queimados, como era costume naquela época, pelos atacantes antes de se retirarem.

Afonso Furtado sabia, como todos sabiam, que uma poderosa frota invasora se estava construindo ao longo de toda a costa norte da Europa. Não sabia onde e quantos navios poderia encontrar no Sena. Subiu o rio e quando se deparou com uma concentração interessante não procurou mais. Foi o ataque clássico das galés em águas interiores -imprevisível, imparável e mortífero. Em pouco diferia dos métodos utilizados pelos vikings quatro ou cinco séculos antes.

Mas como poderá Afonso Furtado ter passado sem despertar o alarme? Sabemos que os franceses não se queriam deixar surpreender e, como, nos conta de Beaurepaire, no mar a barca de Jean Du Gardin tinha sido encarregada de vigiar os movimentos do inimigo. Só que o grosso da esquadra inglesa se encontra a oeste, em Plymouth, e as nossas galés vinham muito possivelmente de Londres ou Portsmouth.

Uma vez à vista da costa, sendo a embocadura do Sena um local muito frequentado por galés (havia mesmo a operar na área uma esquadilha castelhana) era difícil distinguir entre amigos e inimigos, pelo que, desde que não ostentassem qualquer pavilhão ou distintivo, uma galé castelhana era igual a uma galé portuguesa e vice-versa. Afonso Furtado não terá necessitado de se esconder ou disfarçar, o que não retira nada à audácia da operação. Deverá ainda ter podido contar com algum dos seus companheiros que tivesse andado por aquelas paragens nove anos antes sob o comando do Almirante Sanchez de Tovar e ainda se lembrasse onde estavam as coisas.

O perigo era real. Por estrada, da foz do Sena a Rouen são cerca de 70 kms. Pelo rio essa distancia será pelo menos o dobro e uma vez dado o alarme um bloqueio teria sido certamente fatal já que das margens as tripulações eram um alvo fácil para arqueiros e besteiros situados em terra.

No que refere ter sido Furtado quem pilotou a esquadra inglesa no Goulet é lisonjeira para ele e parece-me ser mais uma maneira tipicamente gaulesa de menosprezar os seus vizinhos insulares. Com efeito Brest estava nas mãos dos ingleses desde 1342 (só passaria definitivamente para a França em 1499 como dote de Anne de Bretagne, filha do duque da Bretanha, quando esta se casou com Louis XII) e muitos dos comandantes dos navios ingleses o haveriam visitado por mais que uma vez. Além disso Le Goulet tem perto de uma milha de largo. Isso não exclui a possibilidade de Furtado lá ter estado em viagens anteriores.

Mas voltemos então a Plymouth e aos preparativos da esquadra invasora. Em princípios de Julho eram passadas, navio a navio, as últimas revistas e feitas as últimas chamadas. A 8, o então Henry of Derby, ou Bolingbroke, futuro Henrique IV, veio despedir-se do pai que lhe confiou a governação dos seus múltiplos interesses em Inglaterra.

No dia seguinte a armada suspendeu e sob a escolta das galés portuguesas saiu para o mar.

Uma vez mais não há unanimidade de opiniões sobre o número de navios e o número de homens embarcados; sobre os primeiros variam entre cem e duzentos, contando Fernão Lopes cento e trinta velas.

Por força de pagamentos feitos, sabemos que só em marinheiros para a manobra dos navios havia cerca de três mil. A capacidade de transporte rondaria as 14 mil toneladas e o número de combatentes entre sete e oito mil.

Mesmo tendo em conta que haveria alguns navios mais pequenos, da ordem das cem toneladas, destinados principalmente ao transporte de cavalos, em termos do séc. XIV era um espectáculo impressionante e digno de ser apreciado à medida que um a um, os navios largaram do Plymouth Sound.

Curiosamente, o primeiro porto de escala foi Brest, a umas escassas cento e vinte milhas de Plymouth.

Há várias explicações para este inusitado acontecimento: Fernão Lopes fala em ventos contrários. Como obviamente o segredo mais bem guardado era o destino da armada, há quem sugira que foi em Brest que a informação foi passada a todos os comandantes. De concreto, houve pela parte do Duque de Lencastre uma tentativa de desfazer o cerco que os franceses haviam estabelecido sobre a cidade.

Os seus esforços tiveram resultados negativos e embora fosse um gesto bem aceite pelos cronistas da época, a verdade é que se perdeu mais uma preciosa semana a juntar aos atrasos de Plymouth, que veio ainda encurtar o período útil da campanha que se ia seguir.

Esta tendência para actos gratuitos e desenquadrados da missão muito iriam irritar D. João I e Nuno Álvares, dois soldados treinados para uma guerra de sobrevivência nacional e que não compreendiam estas aparentemente desnecessárias diversões.

Juan I debatia-se com a incerteza sobre o ponto de desembarque. O mais plausível era a Galiza, depois Portugal e depois ainda o Sul da península, tendo Sevilha como objectivo mais imediato. E assim distribuiu as suas poucas forças.

Depois de Brest, a força naval fez-se de novo ao mar cerca de 20 de Julho, tendo como destino La Coruña.

A travessia da Biscaia fez-se com bom tempo e sem qualquer oposição do inimigo, o que à primeira vista pode parecer estranho, dado que havia meses que os franceses estavam ao corrente da operação.

Possivelmente obcecado com a sua própria invasão, Charles VI de França até tenha pensado que o quase total desguarnecimento das costas inglesas, era para ele meio passo andado.

Houve, é verdade, um pequeno contingente de galés castelhanas que saindo de um porto francês, estabeleceu contacto com a armada, mas o seu comandante rapidamente conclui pela sua inferioridade, já que umas poucas galés contra navios de alto bordo e em mar aberto, poucas oportunidades teriam, e apressou-se a rumar às costas da Galiza para avisar Juan I da aproximação do Duque de Lencastre.

Era uma quarta feira, dia 25 de Julho de 1386 quando a armada apareceu ao largo da ria de La Coruña. Por coincidência ou não, era também o dia de Santiago, padroeiro de Castela e um dia santo de grande significado.

Vários autores contemporâneos são de opinião que o desembarque na Galiza se ficou a dever ao receio da força aliada se enfrentar com a esquadra castelhana que nessa altura ainda bloqueava o Tejo, bloqueio que só terminaria em Setembro.

Afonso Furtado esperava que as galés que haviam encontrado na Biscaia, iriam tentar dificultar o desembarque.

Para sua surpresa nada aconteceu e foi informado que elas se encontravam fundeadas um pouco mais para Leste, na ria de Betanzos.

Como nos conta Fernão Lopes, o comandante da esquadilha castelhana dera licença à grande maioria dos marinheiros e homens de armas das guarnições para se deslocarem a Compostela para tomar parte nas festividades.

Afonso Furtado não era homem para desperdiçar uma oportunidade como esta. Deixando as operações de desembarque a cargo do almirante Sir Thomas Percy, levando as suas galés e alguns barcos pequenos, caiu sobre a esquadilha inimiga.

Imobilizadas e praticamente sem quem as defendesse para além dos poucos remadores, que prontamente se puseram em fuga, os portugueses não tiveram qualquer dificuldade em capturar as galés castelhanas e todo o produto das pilhagens obtido durante o recente cruzeiro que haviam feito no Canal da Mancha.

A invasão não poderia ter começado de melhor maneira, uma vez que o porto de La Coruña se rendeu praticamente sem qualquer resistência.

Terminado o desembarque, o Duque de Lencastre cumpriu o que estava determinado e libertou todos os navios ingleses que, em princípios de Agosto, começaram a chegar aos seus portos de armamento, uma vez mais sem qualquer oposição dos navios franceses ou castelhanos.

O Pretendente tinha razão para estar satisfeito, finalmente a sua bandeira, os castelos e os leões de Castela e Leão, esquartelados com as armas de França e Inglaterra, flutuava em território que era seu e por sobre as cabeças de cerca de sete mil homens prontos a confirmar as suas reivindicações.

Segue-se um período de negociações diplomáticas que, com maior ou menor intensidade, nunca deixaram de existir, envolvendo Aragão, Navarra, Granada, Portugal e França, no sentido de evitar as hostilidades entre Inglaterra e Castela.

Juan I, as suas forças enfraquecidas e empobrecido, não se sentia capaz de resistir sozinho à invasão. Os franceses embora querendo a todo custo preservar a aliança franco-castelhana, estavam demasiado concentrados na invasão de Inglaterra para vir em auxílio imediato do seu aliado.

Aragão não desistindo de tentar alargar as suas fronteiras à custa de Castela, e tendo dúvidas para que lado iria pender a balança, continuava a ser o eterno mediador, negociando com tudo e com todos e como quase sempre, sem nada conseguir de concreto.

Havia ainda rumores de que Lencastre negociava secretamente com Mohamed V de Granada, o velho amigo e aliado do seu falecido sogro D. Pedro I.

Compostela, que oferecia boas facilidades para o alojamento das tropas e de toda a máquina burocrática, caiu em seguida e foi a primeira capital de Lencastre.

O Arcebispo de Compostela, o mesmo que havia tentado tomar o Porto, estava em Zamora a comandar as forças de Juan I, foi prontamente substituído na Sé, com a colaboração forçada do ex-seu capítulo, por um outro favorável à causa Urbanista.

Deve ter sido um rude choque saber o santuário do padroeiro da nação nas mãos do Pretendente.

Com a tomada da bem fortificada cidade de Orense, para lá se mudou a capital em Dezembro de 1386 e assim, as partes central e ocidental da Galiza estavam nas mãos dos ingleses que começavam a estender as suas actividades para Leste, em direcção às montanhas que protegiam as planícies de Leão.

Estas facilidades iniciais tinham a ver não só com a tradicional aversão galega à dinastia dos Trastámaras, mas sobretudo com a mudança estratégica levada a cabo por Juan I que, como sabemos, lutando com falta de homens e de dinheiro, resolveu adoptar as sugestões francesas de evitar uma confrontação decisiva e procurar a guerra de atrito e contenção e optar pela política de terra queimada com todas as implicações políticas negativas que isso acarretaria junto dos seus súbditos.

Outro manobra dilatória típica da época medieval, tinha a ver com a troca de embaixadas constituídas principalmente por juristas, os quais com longos e complicados discursos pretendiam demonstrar a ilegalidade da candidatura adversária e, claro, a legalidade da sua. E os argumentos não excluíam frequentemente o recurso a dúvidas sobre paternidade e maternidade dos principais actores.

Com tudo isto Juan I esperava que as más condições climatéricas viessem impossibilitar toda e qualquer acção militar.

Recuando um pouco no tempo e retomando o relato da actuação dos navios portugueses de apoio ao Duque de Lencastre e do que entretanto se passou no reino, conta-nos Fernão Lopes que possivelmente em fins de Julho de 1386, as galés e as naus portuguesas

se dirigiram ao Porto, levando com eles o tesouro do Pretendente e que na capital nortenha se encontrava já D. João, que para lá se deslocara ao saber da chegada dos ingleses à Galiza.

Com os navios vinham também os nosso embaixadores em Londres, o Chanceler-mor Lourenço Eanes Fogaça e o Mestre de Santiago Fernão Afonso de Albuquerque. Este, como diz o cronista, “*vinha muy guarnecido de roupa e armas e apostamentos de casa, como aquell que o bem fazer podia, segundo o poder que levava de tirar emprestado sobre as mercadorias do Reino em quanto tempo lá estivesse*”. Parece-me que o cronista com as suas extraordinárias qualidades de síntese e de crítica, traça em poucas palavras o retrato do que foi a actuação do mestre de Santiago em Londres.

De qualquer forma, foi recebido por D. João, com quem teve em privado uma longa conversa sobre assuntos da sua embaixada.

Em concreto sabemos ainda que Albuquerque faleceu nesse mesmo dia.

Mandou logo de seguida D. João uma embaixada ao Duque, da qual fazia parte Fogaça, propondo-lhe um encontro que teve depois lugar na Ponte do Mouro, entre Monção e Melgaço.

Mesmo tendo em conta o tempo necessário para preparar e discutir os assuntos que seriam presentes para confirmação formal no referido encontro, regista-se aqui um dos primeiros incríveis e inexplicáveis atrasos em que é fértil a estadia do Duque na Península.

Fernão Lopes diz que “*em passando asi estas cousas, guastavãose os dias e era já no mês d’ Outubro*”; “*estas cousas*” não eram somente os planos militares, mas ainda o casamento de D. João I com uma das filhas do Duque.

Muito sensatamente e com grande visão de Estado, o rei escolheu D^a. Filipa, cem por cento inglesa, em detrimento de D^a. Catalina, que iria irremediavelmente envolver Portugal nas permanentes crises dinásticas castelhanas.

O encontro teve finalmente lugar no dia 1 de Novembro Haviam entretanto passado três meses desde a chegada dos ingleses à Coruña.

O Tratado de Ponte de Mouro é parcialmente reproduzido por Fernão Lopes e é de vital importância para se procurar entender a história da invasão lencastriana.

Curiosamente, a participação de uma elevada força portuguesa comandada pelo próprio D. João I e as cessões territoriais ao longo da fronteira Norte/Sul, foram um pretexto bem aproveitado por Juan I para despertar, de novo, nos seus súbditos o nacionalismo necessário, não já para defender uma dinastia há muito caída em desgraça, mas sim a integridade territorial, ameaçada pelos detestados vencedores de Aljubarrota.

Seguem-se novos atrasos provocados pela recusa do Pretendente em iniciar as hostilidades sem ver a sua filha casada e D. João I, que evita fixar uma data para o casamento, tudo indicando que se trata aqui da não obtenção atempada da dispensa papal dos votos de celibato do Mestre da Ordem de Avis.

Finalmente, com a aproximação da Quaresma de 1387, as cerimónias tiveram finalmente lugar a 2 de Fevereiro, um pouco à pressa, pois nem deu tempo para que se convidassem com um mínimo de tempo, todos os concelhos do país, como então era costume, e sem a presença do pai e da madrasta da noiva.

Embora Fernão Lopes o negue, as relações entre o sogro e genro tinham-se azedado. Para mais corriam rumores no campo português, que Lencastre começara a negociar separada e secretamente com Juan I. Seria este, desde o início, o objectivo número um do Duque?

Acontecimentos posteriores e toda a sua actuação, parecem poder legitimar a dúvida e justificar a falta de consideração e de confiança de Nuno Álvares na competência militar dos chefes destes seus ocasionais aliados.

Entretanto, doenças várias, mas sobretudo a peste que continuava endémica na península desde 1384, haviam reduzido drasticamente o número de combatentes das forças inglesas. Há quem cite que cerca de dois terços teriam morrido.

A 25 de Março, oito meses depois da chegada dos ingleses a La Coruña, as forças aliadas atravessaram finalmente a fronteira.

Invejas profissionais, não esquecer que a componente portuguesa era muito mais numerosa que a inglesa, pequenos conflitos devido a diferenças de etiqueta, hierarquias e comportamento medieval de que são testemunho os duelos individuais que tiveram lugar durante o cerco de Benavente (uns 60 kms a sul da cidade de Leão), claras demonstrações das regras da cavalaria. Foi mesmo declarada uma trégua temporária para que estes combates tivessem lugar, e que só terminou quando, com a reprovação de ingleses e franceses, as assistências portuguesa e castelhana se travaram de razões, quando a segunda dirigiu em voz alta alguns comentários pouco dignificantes à pessoa do Rei de Portugal.

Tudo contribuía para o adensar da atmosfera entre os dois aliados e para o fracasso que foi esta campanha por terras de Leão.

E nem o Condestável estará isento de algumas culpas, como se pode concluir pela brevidade com que o autor anónimo da crónica do Condestável despacha este assunto.

A dificuldade de se conseguir que o inimigo aceitasse uma batalha decisiva e com a cooperação anglo-portuguesa a esvaír-se, o Pretendente começou a negociar abertamente com Juan I, tentando contudo prolongar o mais possível a sua estadia em território castelhana para daí tirar dividendos políticos.

Embora por esta altura o comando das forças estivesse praticamente em mãos portuguesas, D. João I, pelo Tratado de Ponte de Mouro, não podia abandonar a campanha enquanto o Duque o não fizesse, nem mesmo quando oficiais ingleses de alta patente, entre eles John Holland, (como sabemos Condestável das forças inglesas e cunhado de D. João I) e suas famílias salvo conduto na mão, cavalgaram para Leste através de territórios castelhanos, em direcção à Gasconha.

Mas aqui a taça transbordou. No dia seguinte à partida destes cavaleiros ingleses, dez meses depois da sua chegada à Galiza, o que restava das tropas do Duque e a força portuguesa, entravam de novo em Portugal pela aldeia de Vale da Mula, seguindo depois para Almeida, onde Nuno Álvares começou a dispensar as suas tropas.

Pouco depois, em Trancoso, o Pretendente recebe os enviados de Juan I, ficando acordado que as negociações iriam continuar a partir de Bayonne.

Mau grado os desaguisados a que nos referimos, D. João I sempre tratou o sogro com a maior consideração e deferência, chegando mesmo a emprestar-lhe dinheiro para pagar às tropas. Continuava no entanto, por resolver o problema da dispensa papal para

o casamento, já que sem ela, canonicamente, o Rei e a Rainha de Portugal não estavam casados.

Só em 5 de Fevereiro de 1391 é que o sucessor de Urbano VI, Bonifácio IX, assinou o documento.

E foi em 1391 que nasceu D. Duarte, o primeiro filho a chegar à idade adulta.

Em retrospectiva podemos pensar que para o espírito religioso da época, esta bula deve ter chegado na hora certa.

Em fins de Agosto, o rei e a rainha juntamente com o Duque e D^a Constança, reúnem-se no Porto, onde catorze galés sob o comando de Afonso Furtado, a quem o cronista dá o título de Capitão-mor, se preparam para levar o que resta do contingente original que desembarcara em La Coruña treze meses antes, e mais o séquito que ainda acompanhava Lencastre (para explicar este número reduzido de pessoal podemos pensar que a maioria das tropas inglesas já deveriam ter regressado a Inglaterra em pequenos grupos, desde o fim das hostilidades em Junho). Conta-nos Fernão Lopes: *“Depois que o Duque folguou alg-us dias com el Rei e com sua filha, embarcou por fazer viagem ell e os seus, que eram muito poucos, caa todos hiam em seis gual-ees bem folguadamente, e as outras por homrra em sua companhia. E era esto na ffin de Setembro. Elas saidas de ffooz em fora e postas no maar, deulhe Deos tam boa viagem que em breves dias chegaram a Gasconha a h-ua cidade que chamão Baiona, do senhorio dInglaterra”*.

É em Bayonne que John of Gaunt põe à prova, mais uma vez, a sua grande capacidade de negociador. Não só vai aumentar consideravelmente a sua fortuna pessoal (mesmo em detrimento da coroa inglesa) como “cedendo” os direitos ao trono de Castela e Leão a sua filha D. Catalina, consegue o casamento desta com o herdeiro de Juan I, futuro Rei Henrique III e primeiro Príncipe das Astúrias. Isto tem algo de genial. Não perde face, visto que para todos os efeitos é como se abdicasse na filha, esperando ainda poder no futuro influir através dela nas relações anglo-castelhanas. Dá ainda certamente a sua mulher D. Constanza uma grande alegria, pois esta vê uma neta de seu pai, D. Pedro I, ocupar o trono castelhano. Um pequeno consolo para a malograda tentativa de invasão.

De Bayonne Afonso Furtado segue para Inglaterra com 6 galés. Deve ter chegado em princípios de Novembro e, segundo o cronista, por lá ficou pelo espaço de 15 meses, o que me parece ser um engano, pois efectivamente só regressaria à Pátria em Julho de 1389.

Parece assim não ter havido galés portuguesas operando por conta da Inglaterra durante o Verão de 1387. Só agora no findar do ano era satisfeito o pedido que insistentemente Richard II vinha fazendo desde Janeiro., ao abrigo dos acordos de Windsor.

A passagem de dois Invernos seguidos (1387/1388 e 1388/1389) poderá ter sido uma tentativa de copiar o que naquela altura faziam as galés castelhanas ao serviço da França. Inicialmente estas galés, mesmo as que vinham de Sevilha, rumavam ao norte só para a duração da campanha de Verão, regressando depois às suas bases. Somente depois da remodelação e apetrechamento do Clos des Galées, onde tinham tudo o que era necessário, desde a reparação e manutenção das embarcações até ao alojamento em terra das tripulações (havia mesmo locais de atracação cobertos) passaram a invernar no Sena.

Simplemente em Inglaterra não existiam estas facilidades e nem mesmo os artífices experientes de Southampton conseguiam satisfazer todas as carências das galés portuguesas.

Os poucos elementos de que dispomos sobre esta estadia em Inglaterra devem-se à descoberta pelo Prof. Russell no Public Records Office (PRO) de Londres de dois documentos - *Diplomatic Documents n.ºs 1690 e 1691*- que ele analisa e comenta num trabalho publicado em 1953 na Revista da Faculdade de Letras, Tomo XVIII- 2ª Série, n.ºs 1 e 3 da Universidade de Lisboa. São datados de Southampton a 27 de Junho de 1389 e descrevem os contratos para o serviço das galés portuguesas em Inglaterra e abrangem o período de 1 de Novembro de 1388 até à data da redacção dos contratos, imediatamente antes do regresso da esquadilha a Portugal. Como a sua referência indica são documentos essencialmente de carácter financeiro onde constam sobretudo pagamentos efectuados. Juntamente com o Tratado de Windsor lançam alguma luz sobre a organização e o detalhe de uma galé portuguesa, bem como sobre os salários das guarnições. Ficamos ainda a saber os nomes das galés e dos seus comandantes: *Santa Maria Elmira* comandada pelo próprio Afonso Furtado; *Santa Maria da Graça* comandada por Lopo Afonso; a *São Jorge* por João Alvares; a *Santa Catarina* tendo por comandante Nicolau Domingues. Estas quatro galés eram tripuladas por 13 alcaides, 49 homens-de-armas, 162 marinheiros, besteiros e carpinteiros e 720 remadores e serventes. Faziam ainda parte da força a *Santa Maria de Cassella* comandada por João Vasques e a *Santa Anna* comandada por Gonçalo Peres, elevando o número de navios para seis.

O Inverno de 1387/1388 foi passado em Southampton com os trabalhos de manutenção e reparação a terem o seu quê de improvisado. Mas o que mais sofreu foi o moral das guarnições.

Nada se sabe sobre a actuação das galés durante o Verão de 1388. O que é certo é que D. João I achou por bem legislar sobre a distribuição das presas “*que a sua frota tomasse*”, dedicando-lhe Fernão Lopes todo o Capítulo CXXVI do Vol. II da Crónica de D. João I. Algo haveria para distribuir.

Entre 1 de Novembro e 2 de Abril de 1389 os navios encontram-se novamente em Southampton, com o pessoal alojado em terra por conta do Tesouro inglês.

Richard II, como demonstração de apreço e também para tentar elevar o depauperado moral das tripulações, enviou pelo Natal presentes a todos, e os oficiais mais antigos (Afonso Furtado com 4 patrões, o escrivão e 16 homens-de-armas) foram convidados a passar a quadra festiva na companhia do Rei. Apesar de todas estas atenções quando a 10 de Fevereiro de 1389 Furtado recebe ordem de se fazer ao mar, só a 4 de Abril consegue reunir o número suficiente de galeotes para guarnecer 4 galés. Alguns haviam regressado a Portugal e outros tinham-se tornado lavradores...em Inglaterra!

Em Maio Furtado volta a Southampton para sair de novo até 15 de Junho. Em fins deste mês regressa finalmente à Pátria.

Ao lermos **El Victorial**, que nos descreve com bastante pormenor as aventuras do castelhano Pero Niño, que têm início uns dez anos mais tarde do que acabamos de relatar, pensamos imediatamente como teria sido interessante se tivesse havido um Gutierre

Díaz Games português que nos tivesse deixado a Crónica de Afonso Furtado. Quantas coisas nos poderia ter contado.

Afonso Furtado, uma vez de novo em Portugal, a História deixa-o descansar até que Zurara, na Crónica da Tomada de Ceuta, o vai de novo buscar para, na companhia do Prior do Hospital, irem recolher informações sobre o objectivo - *“o priol para devisar a cidade e o capitão para atentar o mar com todas as cousas que a isso pertencem”*.

CONCLUSÃO E NOTAS FINAIS

Parece assim não restarem dúvidas quanto à existência histórica de Afonso Furtado nem quanto à sua importante contribuição para a defesa da ameaçada independência nacional e para o sucesso do movimento liderado pelo Mestre de Avis, depois Rei D. João I.

São a presença de Afonso Furtado e das suas galés em Inglaterra que levam Richard II a permitir o recrutamento de súbditos seus para lutar em solo português e a apressar a assinatura do Tratado de Windsor e da Convenção Marítima Anexa.

De notar também que no momento da verdade, a Batalha de Aljubarrota, as guardiões das galés operando no Canal da Mancha, deviam ser equivalentes em termos numéricos, homem por homem, aos mercenários ingleses e gascões, que se juntaram às forças comandadas por D. João I e o Condestável.

Dos três “Joões” que intervêm na história que acabamos de contar:

- John of Gaunt é certamente um personagem curioso e multifacetado. Gaunt é uma corruptela de Gent ou Gand, uma cidade da Flandres, onde se encontrava acidentalmente sua mãe quando ele nasceu em 1340, depois da batalha naval de Sluys ou de l'Écluse. (primeiro encontro militar da Guerra dos Cem Anos e primeira derrota dos franceses) Não herdou o génio guerreiro que tornou famosos alguns dos seus antepassados e familiares plantagenetas (como por exemplo o seu irmão Eduardo, 10 anos mais velho, o Príncipe de Gales, também conhecido pelo Príncipe Negro, da cor da armadura que usava em combate, o grande vencedor de Poitiers e Nájera). Terceiro filho varão de Edward III era sobretudo um excelente negociador e diplomata. Nunca foi rei de facto, embora nos últimos anos de vida de seu pai e nos primeiros de governo de seu sobrinho Richard II fosse regente, nem sempre bem aceite. Mas muito influente e poderoso. Do primeiro casamento herdou o título de Lencastre bem como uma das maiores fortunas inglesas da época, que paulatinamente foi aumentando enquanto viveu. Foi pai das rainhas de Portugal, de Castela e do rei de Inglaterra, Henry IV, irmão de D. Felipa. Do seu terceiro casamento com Katherine Swinford nascem os Beaufort que irão dar origem às dinastias Tudor e Stuart. Não se pode ser e ter tudo na vida.
- João de Avis é o João que consegue todos os seus objectivos. A sua é uma história de como com carácter, persistência, coragem e inteligência se pode passar de

um remoto possível candidato ao trono até ocupar esse trono. É um rei eleito, um rei que luta pelo que julga justo de armas na mão, um rei que funda uma dinastia e por isso deve ser considerado como um dos grandes Reis da nossa História.

- Juan de Trastamara foi o grande perdedor e o mais desafortunado. O não querer ouvir os seus avisados e experientes conselheiros levou-o a por duas vezes invadir Portugal. Na primeira foi vencido pela peste quando cercava Lisboa. Na segunda a decisão, talvez não sua, de atacar frontalmente as posições portuguesas em Aljubarrota provocou uma catástrofe e uma ferida no orgulho castelhano que durante muitos anos iria ser um entrave nas relações entre os dois países peninsulares. Ainda hoje, passados seis séculos, não está completamente sarada.

Agradeço à Academia de Marinha a oportunidade de dar a conhecer um pouco da vida deste nosso camarada medieval e a todos VEXAS pela atenção dispensada.

BIBLIOGRAFIA

A - Costain, Thomas B. *A History of the Plantagenets, The Three Edwards*.Doubleday & Company Inc. Garden City, New York.

B - Duro, Cesáreo Fernández - *La Marina de Castilla*, Primera Edición Facsimilar, Enero 1995

C - Fernández, Luis Suarez - *Navegación & Comercio en el Golfo de Viscaya- Un estudio sobre la Política Marinera de la Casa de Trastamara*, ConsejoSuperior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Medievales,Madrid, 1959

D -Fonseca, João Abel da.-*A Convenção Marítima Anexa ao Tratado de Windsor de 9 de Maio de 1386 Antecedentes e Consequentes*. Edição da Academia de Marinha, Lisboa – 2007

D -Games, Gutierre Díaz de - *El Victorial, estudio, edición crítica, anotación yglosario de Rafael Beltran Llavador*, Salamanca, Ediciones Universidad deSalamanca, 1997

E -Karlen, Arno - *Plague's Progress, a Social History of Man and Disease*. IndigoEdition, London, 1996

F - Livermore, H.V. - *A New History of Portugal*, second edition, Cambridge, University Press, 1976

G - Lopes, Fernão - *Crónica de D. João I, vol. I e Vol II*, Livraria Civilização Editora,

H - Lopes, Fernão - *Crónica do Senhor Rei D. Fernando. Nono Rei destes reinos*.

Intr. do Prof. Salvador Dias Arnaut, Porto, Livraria Civilização Editora

I - Monteiro, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Vol. I 1139-152*. Livraria Sá da Costa Editora, 1ª Edição, 1989

J.-.Pedrosa, Fernando Gomes – Coordenador - *Navios, Marinheiros e Arte deNavegar, 1139-1499*. Academia de Marinha, Lisboa 1997

K - Russell, P. E. - *The English Intervention in Spain & Portugal in the time of Edward III & Richard II*, Oxford at Clarendon Press, 1955

L - Russell, P.E. – *Galés Portuguesas ao Serviço de Ricardo II de Inglaterra (1385-89)* Revista da Faculdade de Letras, Tomo XVIII- 2ª Série, 1 e 3
Universidade de Lisboa. 1953

M - Tuchman, Barbara - *A Distant Mirror*, Alfred & Knopf, New York, 1978

N - Verlinden, Charles - *Deux aspects de l'expansion commerciale du Portugal au moyen âge. (Harfleur au XIV siècle. Middlebourg au XIV et XV).*

O -Walsingham, Thomae - *Quondam monachi S. Albans, Historia Anglicana*, edited by Henry Thomas Riley, M.A., vol.I, A.D. 1272-1381, London, Longman, Roberts, and Green,1863

Idem, vol.II, A.D. 1381-1422, publicado em 1864

Ambos em CD.Rom da Royal and Noble, Historia Anglicana, P.O. Box1111, Fairfield, IA 52556 USA

P -Walsingham, Thomas - *Chronicon Angliae, ab anno Domini 1328 usque annum 1388, auctore monacho quodam Sancti Albani*, edited by

Edward MaundeThompson, Longman & Co.London, 1874, fotocópias da British Library

Q - Zurara, Gomes Eanes de - *Crónica da tomada de Ceuta*, Mem Martins, .Publicações Europa América, 1992

INTERNET

<http://www.virtuhall.com/virtuel/martel/clos-4.htm> - Le Clos des Galées Google Earth – Rio Sena. Da foz a Rouen

ACADEMIA DE MARINHA

RECONSTRUÇÃO E ANÁLISE DAS CARACTERÍSTICAS
NÁUTICAS DA NAU NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES

FONSECA, N., SANTOS, T.A, CASTRO, F.V.



LISBOA – 2007

II

INTRODUÇÃO

Sabe-se muito pouco sobre os navios do período dos descobrimentos e expansão portuguesa. Embora os descobrimentos portugueses muito bem estudados por investigadores nacionais e internacionais, que escreveram milhares de livros sobre este período, os veículos da expansão são-nos hoje ainda largamente desconhecidos. Isto deve-se ao facto de terem sido construídos numa fase pré industrial em que o desenho técnico e procedimentos de documentação eram quase inexistentes. Por outro lado nenhum destes navios chegou até ao nosso tempo.

No entanto, estes navios são extremamente interessantes do ponto de vista técnico, não só porque representam o que de mais avançado se fazia em termos de tecnologia na Europa do século XVI e XVII, mas também porque esta vantagem técnica possibilitou os descobrimentos e a expansão marítima portuguesa. Se houve uma altura na história em que Portugal dominou uma tecnologia fundamental para o desenvolvimento e progresso dos povos, foi esta. As consequências são amplamente conhecidas.

Com o trabalho de investigação que aqui se apresenta pretende-se recuperar uma componente do património histórico de Portugal, ou seja, pretende-se fazer uma reconstrução virtual duma Nau da Índia Quinhentista e avaliar as suas características técnicas e de desempenho como máquina de navegar e de habitar. A Nau da Índia é o tipo de navio mais significativo utilizado pelos portugueses ao longo de vários séculos na chamada Carreira da Índia.

Pode-se afirmar que o estudo da arqueologia naval em Portugal começou na década de 1890, como reacção ao movimento intelectual impulsionado na vizinha Espanha pelas comemorações do quarto centenário do descobrimento da América por Cristóvão Colombo (Domingues, 2000). Contudo, o excelente trabalho produzido no campo da história naval durante o último século, consistiu prioritariamente na inventariação, estudo e interpretação de documentos relativos à construção naval dos séculos XVI e início do século XVII, seria hoje completamente impossível construir uma réplica fiável de qualquer um dos navios da expansão marítima portuguesa unicamente com base na informação histórica.

Não se sabe ao certo como eram concebidas as naus da Índia, como eram construídas, ou como navegavam. Por outras palavras, como era o seu desempenho, não só como máquinas de navegar mas também como máquinas de habitar. Não se sabe ao certo que modelos seguiram os construtores navais do século XV que desenvolveram as primeiras naus para navegações oceânicas. É conhecida a influência italiana na construção naval portuguesa do século XVI, documentada por exemplo por Sousa Viterbo e Furio Cicilot. Mas há pormenores construtivos nas naus portuguesas – por exemplo as sobrequilhas e os pés dos mastros – que indiciam uma forte influência nórdica.

Pioneiros como Lopes de Mendonça, Senna Barcelos, Sousa Viterbo, Quirino da Fonseca ou Estanislau de Barros, deram início ao estudo rigoroso e sistemático dos navios da expansão portuguesa, que foi continuado durante o século XX com o trabalho de um

elevado número de especialistas, entre os quais se contam Alberto Iria, Frazão de Vasconcelos, Pimentel Barata, Contente Domingues, Leonor Freire Costa, ou Richard Barker (Domingues 2000, 2004).

A extensão e a qualidade do trabalho desenvolvido neste último século permite afirmar que, do ponto de vista da investigação histórica, o inventário e estudo da documentação existente relativa a construção naval dos séculos XV, XVI e XVII, estão largamente concluídos no fundamental, pelo menos à luz dos conhecimentos actuais relativos a construção naval portuguesa.

O conhecimento actual consiste fundamentalmente no inventário e descrição dos tipos de embarcações mais importantes utilizados no período da expansão marítima. As descrições existentes são no entanto vagas, uma vez que os navios dos descobrimentos foram construídos numa era pré-industrial em que o desenho técnico e procedimentos de documentação eram quase inexistentes. As construções baseavam-se principalmente na tradição e conhecimentos práticos que ninguém se deu ao trabalho de documentar pormenorizadamente. Os tratados e regimentos de construção que sobreviveram até hoje não foram escritos para ensinar os leigos a construir estes navios. As pinturas raras vezes foram efectuadas por especialistas e não podem ser utilizadas na reconstrução destes navios sem uma análise crítica detalhada.

Assim, a investigação mais promissora no século que agora se inicia é a arqueologia, apoiada na informática e na engenharia e arquitectura naval (Fonseca et al. 2005; Castro and Fonseca 2006). Os avanços tecnológicos e metodológicos no campo da arqueologia permitiram nos últimos 50 anos a abertura de uma nova frente de investigação que se designou por arqueologia náutica e se ocupa do estudo e reconstrução dos restos de embarcações. Nos EUA, o trabalho desenvolvido nas últimas três décadas pelo Institute of Nautical Archaeology (INA), sediado na Texas A&M University, estabeleceu uma metodologia para a escavação, registo e reconstrução dos navios do passado a partir dos seus vestígios arqueológicos (Steffy 1994; Bass and van Doornink 1982; Bass et al. 2005; Castro 2005b).

Paralelamente ao trabalho do Institute of Nautical Archaeology, o Museu Viking de Roskilde, na Dinamarca, desenvolveu uma metodologia para a reconstrução de restos arqueológicos de navios com resultados excelentes, especialmente considerando que os investigadores levaram o estudo até à construção de réplicas exactas, em tamanho real, dos navios em estudo (Crumlin-Pedersen and Olsen 2002; Crumlin-Pedersen and Trakadas 2002). Na Holanda, o trabalho de Ab Hoving permitiu compreender cabalmente os processos de concepção, construção e divisão dos espaços interiores dos navios dos séculos XVII e XVIII (Hoving and Emke 2000, 2004).

Na Alemanha, o projecto de reconstrução da coga de Bremen, afundada no terceiro quartel do século XIV, incluiu a elaboração de um modelo e o seu teste com simulações por computador (Brandt and Hochkirch 1995), e na Holanda o mesmo método foi utilizado para prever as características náuticas do navio de guerra do século XVII *De 7 Provinciën*, cuja réplica em tamanho real se encontra em construção em Lelystadt (Hooijmans 2006).

No projecto que aqui se apresenta desenvolve-se uma metodologia semelhante, embora adaptada às dimensões de uma nau da Índia e à falta de informação existente sobre estes navios em comparação com os casos anteriores (Fonseca et al. 2005; Castro and Fonseca 2006). O projecto baseia-se nos dados obtidos na escavação arqueológica dos restos da presumível nau da Índia *Nossa Senhora dos Mártires*, naufragada em 1606 junto à fortaleza de São Julião da Barra e escavada arqueologicamente entre 1996 e 2001 (Afonso 1998, Castro 2005a, 2005b).

Com base na informação quantitativa obtida na escavação arqueológica daquele navio, foi construído um modelo de uma nau da Índia do final do século XVI, utilizando as regras de proporção entre as suas partes integrantes e os desenhos, esquemas e descrições que sobreviveram até aos nossos dias em tratados e regimentos de construção naval coevos (Castro 2003). Nas últimas décadas do século XVI e início do século XVII, Portugal produziu um corpo de documentos relativo a construção naval oceânica extraordinário pela sua natureza, qualidade e abrangência (Domingues 2004). Mas nem os quatro tratados de construção naval nem as inúmeras listas de regras para a construção de um determinado tipo de navio que sobreviveram – designadas por regimentos – foram escritas para os especialistas dos séculos XX e XXI, pelo que não permitem sozinhos a reconstrução de nenhum dos navios a que dizem respeito. A solução, tal como se pretende fazer com este projecto, é juntar os esforços de especialistas de áreas científicas complementares, nomeadamente em História Moderna, Arqueologia Náutica e Arquitectura Naval, e ainda utilizar as ferramentas informáticas modernas.

O objectivo deste projecto é refinar e completar este modelo base utilizando programas de computador para representação de estruturas tridimensionais e testa-lo à sua plausibilidade, funcionalidade, resistência estrutural e desempenho em várias condições atmosféricas e de estados de mar.

O avanço para o conhecimento deste tipo de navios – que alguém já chamou os “space shuttles” do século XVI – é óbvio e pode ser analisado a cinco níveis diferentes:

1) Desde logo, para os arqueólogos que trabalham na investigação e reconstrução de navios antigos, a existência de um inventário e glossário completo das madeiras de uma nau, compatível com as descrições dos regimentos, mas com todas as madeiras desenhadas, organizadas e posicionadas, é uma contribuição extremamente valiosa e uma ferramenta de grande utilidade (Hazlett 2007, Castro 2008a).

2) Em segundo lugar, para os engenheiros navais o estudo quantitativo deste tipo de navios reveste-se de interesse, quer do ponto de vista da história da ciência e da tecnologia, quer do ponto de vista da engenharia, pela análise das características náuticas das Naus dos Descobrimentos.

3) Em terceiro lugar, para os historiadores a existência de um modelo físico, com dimensões e materiais de construção perfeitamente definidos, constituirá um protótipo deste tipo de navios – o primeiro! – que poderá ser criticado, testado e melhorado por historiadores (e arqueólogos). Um modelo plausível e testado dentro dos parâmetros deste estudo, proporcionará certamente numerosas oportunidades de análise crítica, por exemplo à luz dos textos relativos à vida a bordo, que não podem ser analisados em abs-

tracto, mas que poderão revelar erros ou omissões num modelo físico, com dimensões, espaços e volumes perfeitamente definidos. O modelo criado por este estudo permitirá ainda a elaboração de estudos comparados com navios coevos de outras culturas, de construção muito diferente, mas cujo desempenho é melhor conhecido.

4) Do ponto de vista da investigação em arqueologia subaquática este projecto é absolutamente pioneiro e cremos que permitirá lançar as bases de uma discussão que se prevê frutuosa – considerando, por exemplo, as discussões em torno do valor do rumo quinhentista em metros – sobre a metodologia empregada, envolvendo arqueólogos, historiadores e engenheiros.

5) Por último, para o grande público este modelo constituirá uma oportunidade única para fruir e compreender uma parte importante de um período importante da nossa história.

Resumidamente, a metodologia que aqui se propõe para fazer o levantamento das características técnicas da Nau Quinhentista e avaliação das suas qualidades náuticas, consiste em combinar:

- Os dados e resultados da análise de textos coevos, incluindo tratados e regimentos de construção naval e a iconografia relevante,
- Os vestígios arqueológicos suficientemente estudados,
- Programas de modelação geométrica e métodos de arquitectura e engenharia naval actuais,
- Ensaio experimentais com modelos à escala.

Este trabalho de investigação, que é multidisciplinar pois combina as áreas científicas da Engenharia e Arquitectura Naval, Arqueologia Náutica e História Moderna, iniciou-se com a reconstrução da geometria do casco (Castro 2003) e da mastreação e aparelho vélico (Castro 2005b e 2008b). De seguida fez-se uma estimativa de pesos e sua distribuição a bordo do navio para se obter a posição do centro de gravidade, o que foi utilizado para calcular a estabilidade do navio carregado à saída da Índia e compará-la com critérios de estabilidade actuais para navios à vela (Fonseca et al. 2005).

Em Santos et al. (2006, 2007), apresenta-se o procedimento utilizado para fazer o levantamento da forma do casco e apresentam-se cálculos de estabilidade para condições de carregamento adicionais e também para várias condições de avaria.

Recentemente terminou-se o trabalho de levantamento do arranjo interior do navio e de toda a sua estrutura, e respectiva representação em modelo de computador tri-dimensional (Wells 2008). Está feita também uma avaliação preliminar do desempenho da Nossa Senhora dos Mártires em termos de velocidades em função da intensidade do vento e do ângulo da proa relativamente à direcção do vento. Os passos seguintes incluem a componente de ensaios experimentais com modelos construídos à escala, a avaliação da resistência estrutural do navio, e a avaliação da Rota da Índia.

Neste texto apresenta-se a metodologia do trabalho de investigação que se está a desenvolver, juntamente com um resumo dos resultados obtidos até ao momento.

A CARREIRA DA ÍNDIA

A Carreira da Índia representou a mais longa rota comercial do seu tempo e os navios que a percorreram eram os maiores e mais robustos da época. Esta carreira, que foi realizada anualmente entre 1498 e o século XVIII, unia a cidade de Lisboa aos portos da costa ocidental do Subcontinente Indiano, tais como Goa ou Cochim. Os navios que a percorreram em cada ano ficaram registados em vários documentos, entre os quais a *Memoria das Armadas que de Portugal passaram à India*, ver . Surpreendentemente, pouco se sabe sobre os detalhes técnicos dos diversos tipos de navios utilizados nesta carreira e sobre as causas técnicas para o significativo número de perdas registadas ao longo do extenso período de tempo que esta carreira durou. Contudo, numerosos textos, alguns dos quais compilados por Bernardo Gomes de Brito na *Historia Tragico-Maritima* (1735), descrevem naufrágios famosos ocorridos na Carreira da Índia.

A Figura 1 mostra um esboço da Carreira da Índia, aberta por Vasco da Gama em 1497-1498. Esta rota iniciava-se em Lisboa nos meses de Março e Abril de cada ano, encontrando-se uma excelente descrição do trajecto e suas dificuldades em Justo Guedes (1985). A primeira etapa da viagem consistia numa rota dirigida a sudoeste em linha aproximadamente recta em direcção às ilhas Canárias e a Cabo Verde, retirando partido dos ventos predominantes de nordeste. Seguiu-se a passagem da zona das calmas equatoriais que se prolonga até à costa brasileira. Se a costa brasileira fosse inicialmente atingida muito a norte, os navios poderiam ser forçados a arribar ao Brasil ou até a regressar a Lisboa, por os ventos empurrarem para oeste os navios ao longo da costa norte da América do Sul. Atingida a costa brasileira em boas condições, descia-se esta costa até cerca dos 10° de latitude sul. Neste ponto, próximo da ilha de Fernando Noronha, iniciava-se um longo arco de navegação no Atlântico Sul que levaria os navios até à proximidade do Cabo da Boa Esperança, numa latitude de cerca de 38° sul. A passagem deste cabo ocorreria, em princípio, em Julho, correspondendo ao Inverno nestas latitudes do hemisfério sul.

Dobrado o Cabo da Boa Esperança, tornava-se necessária uma decisão quanto à rota a tomar no Índico. Se o cabo tivesse sido dobrado antes de 25 de Julho, os navios tomavam a rota a oeste da ilha de Madagáscar, tendo o cuidado de evitar os Baixos da Índia, passando por Moçambique, as ilhas Comoros, os ilhéus Queimados e daí para Goa ou Cochim, onde chegariam na segunda metade de Agosto ou início de Setembro. Caso a passagem do Cabo da Boa Esperança ocorresse em data mais tardia, tornava-se necessário navegar pelo oriente da ilha de Madagáscar, passando pelas ilhas de João Lisboa, Pedro Mascarenhas ou Diogo Rodrigues e daí para norte até ao paralelo 16°, após o que aproavam em direcção a leste, passando pelo ilhéus Queimados e prosseguindo até Goa ou Cochim. Esta diferença nas rotas a seguir deve-se à monção que sopra no Índico da direcção nordeste entre Outubro e Abril. Uma chegada tardia a Moçambique implicaria a impossibilidade de atingir os portos indianos em face destes ventos contrários, impondo-se uma internada na ilha de Moçambique.

A viagem de regresso iniciava-se em Dezembro ou início de Janeiro, atingindo-se Moçambique cerca de um mês depois, onde se fazia em geral aguada. Esta etapa podia

também ser percorrida por fora da ilha de Madagáscar, em caso de partidas mais tardias, existindo aqui duas alternativas. Uma Carreira Velha, preferida pelos navios saídos de Goa, e uma Carreira Nova, posterior a 1527, segundo Castro (2001), preferida pelos navios que saíam de Cochim e que evitava a sempre difícil navegação pelo Canal de Moçambique.

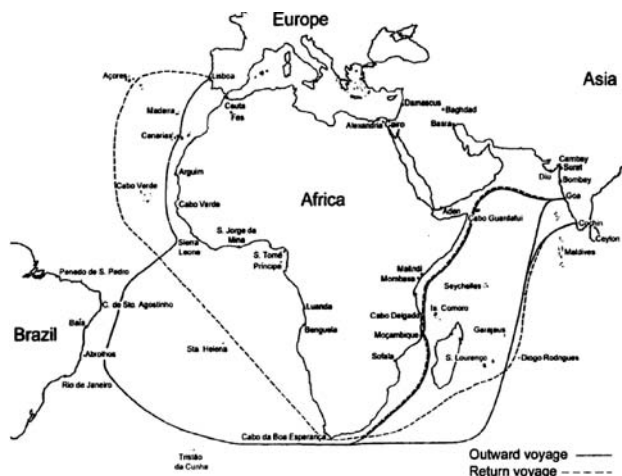


Figura 1. A Carreira da Índia, Castro (2001).

A Carreira Velha consistia em utilizar o paralelo 16° para deixar as Laquedivas e Maldivas a oriente, seguindo-se depois para sul entre a Saia de Malha e os baixos de Peros Banhos, passando a leste dos baixos dos Garajaus, seguindo em direcção à ilha de Diogo Rodrigues. Cerca dos 30° sul inflectia-se para sueste em direcção ao Cabo da Boa Esperança. A Carreira Nova consistia em percorrer a costa indiana para sul com as Laquedivas e Maldivas a oeste, passando a leste dos baixos de Peros Banhos e prosseguindo até às proximidades da ilha de Diogo Rodrigues. Apartir daí, a rota era semelhante à da Carreira Velha. Em ambos os casos os navios dirigiam-se directamente ao Cabo da Boa Esperança pelo oriente da ilha de Moçambique. Neste caso seria necessário fazer aguada em Santa Helena, no Atlântico Sul. Em ambos os caso, era desejável passar o Cabo da Boa Esperança antes do fim de Fevereiro, de modo a evitar o Outono no hemisfério sul.

Após a passagem do Cabo da Boa Esperança, os navios viravam para noroeste, aproando à ilha de Santa Helena. Nos inícios do século XVII, em presença de navios Ingleses e Holandeses, os navios da Carreira da Índia passaram a evitar esta ilha devido aos frequentes ataques. A rota prosseguia com os ventos de sudeste pela popa em direcção à ilha de Fernando Noronha, junto à costa brasileira. Daí os navios tentavam navegar ao longo de um novo arco e apanhar os ventos de nordeste. Era muito frequente uma escala nos Açores, perigosa devido aos frequentes ataques de piratas apartir de finais do século XVI, seguida do regresso a Lisboa aproveitando os ventos de nordeste ou oeste.

As características técnicas das naus, galeões e caravelas que ao longo de vários séculos sulcaram esta longa rota são-nos largamente desconhecidas. Contudo, várias fontes, ainda que por vezes algo contraditórias, indicam-nos o número de navios partidos em

cada ano e os seus destinos, além de alguma outra informação relativa aos seus capitães, datas de partida e chegada e principais acontecimentos da viagem. Vários autores têm analisado estas fontes e compilado pacientemente listas de navios partidos e chegados, permitindo obter conclusões relativamente ao número de partidas, às taxas de sucesso e ao número de naufrágios. Entre estes autores convirá destacar Vidago (1969,1975), Guinote *et al.* (1998) e Godinho (2005), sendo de notar que devido a diferentes critérios e fontes utilizadas, estes historiadores obtém estatísticas de partidas e chegadas, bem como de naufrágios, ligeiramente diferentes. Contudo, a imagem geral que emerge das análises efectuadas por estes autores é, em larga medida, muito semelhante. Seguidamente, indicaremos alguns números relativos a aspectos da Carreira da Índia que pensamos relevantes para a caracterização técnica dos navios utilizados ou, de outra forma, números cuja explicação poderá ser encontrada na performance dos navios empregues na Carreira. A Figura 2 mostra alguns desenhos, retirados do Livro das Armadas, representando naus da Carreira da Índia vistas de vários ângulos.

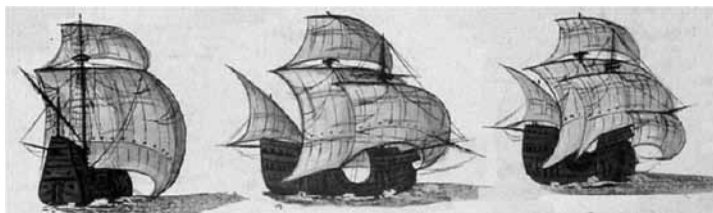


Figura 2. Desenhos do Livro das Armadas representando *Naus*.

A Figura 3 mostra o número de navios partidos anualmente de Lisboa durante os 140 anos que medeiam entre 1500 e 1640, conforme informação constante em Vidago (1969, 1975). Verifica-se que a primeira década se caracteriza por uma elevada média de partidas anuais, cerca de 15. Desde 1510 até 1550 há grandes oscilações no número de navios partidos, mas a média baixa nitidamente para cerca de 7 navios, com numerosos picos de partidas situados nos 10 navios. Após 1550, e até 1600, há uma estabilização do número de partidas em cerca de uma média de 5 navios. Na década de 1600-1610 há um recrudescimento de partidas, com alguns picos bastante significativos. As décadas seguintes caracterizam-se por um baixo número médio de partidas, certamente inferior a 5 navios.

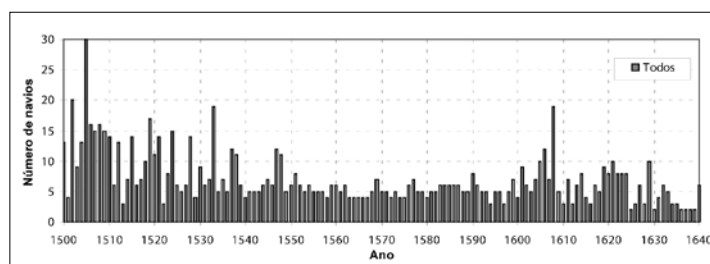


Figura 3. Número de navios partidos de Lisboa.

A Figura 4 mostra um resumo, em termos percentuais, do destino que tiveram os navios das armadas da Índia na viagem de ida, segundo a informação sistematizada por Vidago (1969, 1975). As percentagens são calculadas em relação ao número de navios aprestados menos os que não chegam a partir, os regressados por ordem e os arribados. A excepção a este método de cálculo é a percentagem de navios arribados, que são percentagem dos navios efectivamente partidos. Nota-se, em primeiro lugar, que a percentagem de chegadas à Índia, com ou sem invernada em Moçambique, que exprime a taxa de sucesso da carreira, fica em termos médios nos 89%. A segunda metade do século XVI mostra taxas de chegadas à Índia superiores a 90%, enquanto o século XVII mostra taxas de chegada ligeiramente mais baixas, mas ainda assim de cerca de 85%. As percentagens de navios invernados na ida representam, na primeira metade do século XVI, 15% a 20% dos navios que realizam a viagem. Na segunda metade do século XVI baixam para cerca de 5%. Na primeira metade do século XVII, a percentagem de invernadas volta a aumentar, atingindo cerca de 10% dos navios.

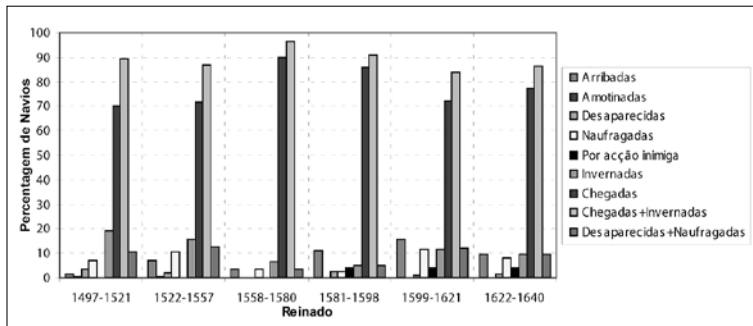


Figura 4. Resumo da viagem de ida por reinados.

Os navios desaparecidos na viagem para a Índia são muito poucos, correspondendo a cerca de 2% do total, com uma tendência decrescente ao longo do período considerado. No que se refere aos naufrágios, até 1557 naufragam 7% e 10% dos navios. Posteriormente, os valores baixam para 4% e 3%, voltando a subir para valores de 11% e 8% nos dois últimos reinados. Contabilizando as percentagens totais de naufrágios e desaparecimentos, conclui-se que até 1557 estes representam mais de 10% do total de navios, baixando substancialmente na segunda metade do século XVI para 3 a 4%. No século XVII, as percentagens destas duas situações totalizam novamente cerca de 10% do total de navios partidos, sendo aqui a contribuição dos naufrágios determinante. A percentagem de navios arribados a Lisboa é até 1580 muito baixa, cerca de 4% em termos médios. Após essa data, mais de 10% dos navios arribam a Lisboa, possivelmente devido às partidas mais tardias a que se recorria nesta época.

A Figura 5 mostra o resumo em termos percentuais do destino que tiveram os navios das armadas da Índia na viagem de volta, conhecida como torna-viagem, segundo os dados apresentados por Vidago (1969, 1975). As percentagens são calculadas em função do número de navios efectivamente partidos da Índia.

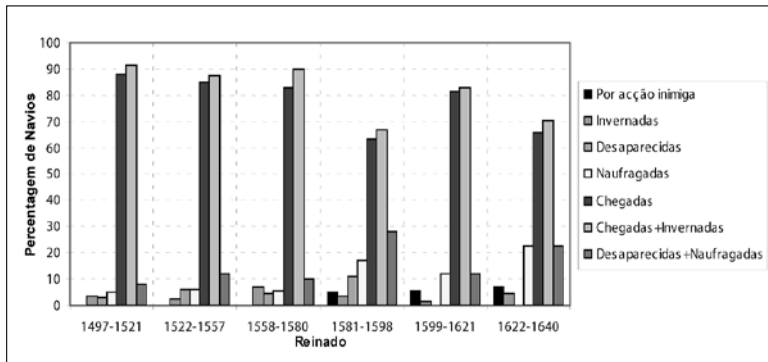


Figura 5. Resumo da viagem de regresso por reinados.

Até 1580 a percentagem de chegadas a Lisboa após a torna-viagem era bastante elevada, atingindo os 90% dos navios saídos da Índia. Após essa data, a percentagem de sucesso baixa significativamente, situando-se para a última parte do século XVI e período 1622-1640 em cerca de 2/3 dos navios partidos da Índia. No entanto, o período 1599-1621 apresenta uma percentagem de chegada a salvamento a Lisboa ligeiramente superior a 80%, mas ainda assim inferior à registada nos três primeiros quartéis do século XVI.

As razões para a diminuição da percentagem de chegadas após 1580 são o grande aumento do número de naufrágios, numerosos desaparecimentos no final do século XVI e o surgimento da pirataria. Esta não é, no entanto, muito expressiva em termos percentuais, situando-se em cerca de 6%. O período de 1581 a 1598 é marcado por mais de 10% de desaparecimentos na viagem de regresso. Posteriormente não se registam desaparecimentos de navios. Até 1580 regista-se uma média de 5% de desaparecimentos, bastante superior ao valor registado na viagem de ida. Finalmente, convém notar que o número de invernadas na viagem de regresso é bastante menor do que na viagem de ida, situando-se em média nos 4-5% do total de navios partidos da Índia, com uma tendência ligeiramente decrescente.

A Figura 6 mostra a distribuição geográfica dos naufrágios na viagem de ida e na viagem de regresso. Seguiu-se o critério de dividir a Carreira da Índia em sectores e incluir os desaparecimentos de navios ocorridos num determinado sector nos naufrágios ocorridos nesse sector. Os dados de partida para esta análise são os fornecidos em Guinote *et al.* (1998). A viagem de ida apresenta muitos navios naufragados nos sectores Atlântico Sul, Canal de Moçambique, Madagáscar e à chegada à Índia. Nota-se também a quase ausência de verdadeiros desaparecimentos à ida.

Na torna-viagem existe substancial número de desaparecimentos, bem como elevado número de perdas na costa indiana e na costa da África do Sul. No entanto, nas zonas do Canal de Moçambique, o número de perdas é bastante menor, provavelmente devido ao recurso às rotas por fora de Madagáscar na torna-viagem a partir de 1527. Será também de notar um significativo número de naufrágios à chegada aos Açores ou à costa portuguesa. Trata-se de navios que chegavam em mau estado de conservação e

acabavam por naufragar sem conseguirem entrar no Tejo. Adicionalmente, alguns navios eram atacados nos Açores por corsários ingleses ou holandeses, e embora não fossem tomados, acabavam por naufragar como resultado dos danos sofridos. Note-se também o baixo número de perdas de navios no Atlântico Sul, na viagem de regresso, uma vez que aqueles que se encontravam em más condições de conservação ou muito sobrecarregados naufragavam no sector a sul de Moçambique (costa da África do Sul), zona muito sujeita a grandes tempestades.

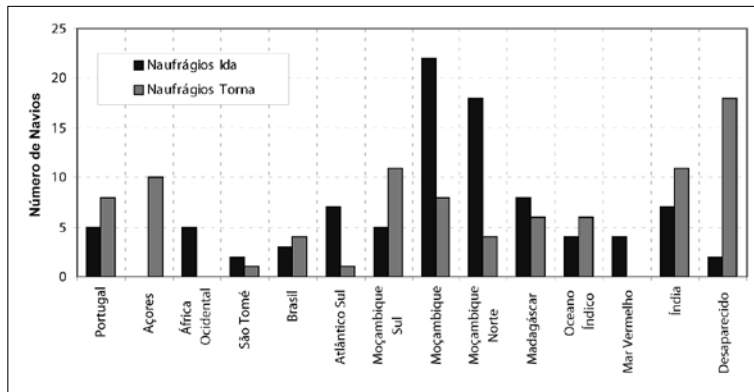


Figura 6. Distribuição geográfica dos naufrágios.

O NAUFRÁGIO DA NAU NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES

A nau *Nossa Senhora dos Mártires* perdeu-se em frente à fortaleza de São Julião da Barra a 14 ou 15 de Setembro de 1606, após seis meses de viagem e dois meses de estadia nos Açores, onde o vice-rei Aires de Saldanha, que nela havia morrido, foi enterrado.

Esta nau tinha provavelmente quatro cobertas e havia sido construída nos primeiros anos do século, provavelmente na Ribeira de Lisboa. Não tendo conseguido passar à Índia em 1604 partiu com a frota do ano seguinte, sob o comando do mesmo capitão, Manuel Barreto Rolim.

A nau *Nossa Senhora dos Mártires* largou de Lisboa a 21 de Março de 1605 a caminho da Índia, onde devia carregar mais ou menos 500 m³ de pimenta e regressar ao reino no ano seguinte. Chegou a Goa a 28 de Setembro, após uma viagem sem incidentes, e partiu quase imediatamente para Cochim, onde devia carregar a pimenta.

Quatro meses depois, a 16 de Janeiro de 1606, a nau *Nossa Senhora dos Mártires* partiu de Cochim com a nau *Salvação*, a caminho de Lisboa, onde se haveria de perder sob um temporal de sudoeste, ao tentar entrar na barra do Rio Tejo (Figura 7). Uma relação deste naufrágio – *Perdição das Naus, e das que se salvaram na Barra de Lisboa em o ano de 1606* – é referida por Diogo Barbosa de Machado no século XVIII, assinada por D. João Soares de Alarcão (1580-1618). Este relato do naufrágio deve-se ter perdido, ou desapareceu nalguma biblioteca privada e o que se sabe sobre este naufrágio vem referido num conjunto de cartas mandadas de Lisboa e de Cascais ao rei D. Filipe II (1578-1621)

em Espanha (Castro 2005b, 60).

Poucos dias após a catástrofe já se contavam quase duzentos mortos nas praias, e a imensa carga de pimenta, carregada a granel em paióis de madeira nos porões, havia-se soltado e flutuava numa imensa maré negra desde Lisboa até Cascais, ao sabor dos ventos e das correntes.

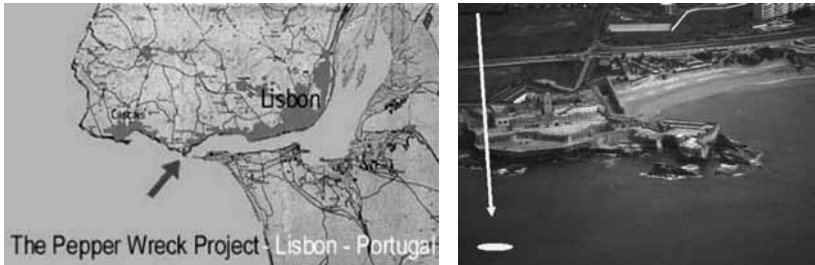


Figura 7. Localização aproximada do naufrágio da Nossa Senhora dos Mártires junto à barra do rio Tejo e em frente ao forte de São Julião

Logo que o tempo deixou, os oficiais do reino salvaram todos os bens que ficaram acessíveis e nos verões que se seguiram deve-se ter retirado a artilharia que a areia não tapou. Depois, pouco a pouco, o tempo apagou a memória desta tragédia, o mar destruiu as partes expostas do casco, corroeu-lhe os metais e estilhaçou as faianças e as porcelanas, espalhando os fragmentos pelo fundo e misturando-os com os de outros naufrágios ali ocorridos antes e depois. O maremoto de 1755 fez rolar pesadas rochas por cima dos destroços e a divulgação do escafandro autónomo trouxe a este cemitério de navios um número de curiosos impossível de determinar.

Declarado oficialmente na Capitania de Cascais, no final dos anos '70, por uma equipa do Museu do Mar de Cascais, este sítio foi intensamente pilhado durante a década seguinte e reconhecido em 1993/94 por uma equipa de mergulhadores amadores, dirigida pelo Dr. Francisco Alves, então director do Museu Nacional de Arqueologia.

Os restos de um casco de madeira ali encontrados foram escavados entre Outubro de 1996 e Outubro de 1997 por iniciativa da comissária do pavilhão de Portugal na EXPO'98, Dra. Simonetta Luz Afonso, sob a direcção do Dr. Francisco Alves e Filipe Castro (Figura 8).



Figura 8. Restos do casco da presumível *Nossa Senhora dos Martires*, Alves (1998).

Esta campanha de escavações serviu de motor à criação do extinto Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática, o organismo do Instituto Português de Arqueologia que foi responsável pelo património arqueológico subaquático português entre 1997 e 2007. Nesta primeira campanha foi realizado o registo tridimensional da estrutura de madeira preservada, e escavada uma área de cerca de 100 m² localizada numa depressão a norte do casco. Parte do espólio foi exposta no pavilhão de Portugal na EXPO'98, e o catálogo daquele pavilhão foi inteiramente dedicado à *Nossa Senhora dos Mártires* (Afonso 1998).

Do espólio encontrado em 1996/97 constavam três astrolábios – agora em exposição no Museu de Marinha – dois compassos de navegação, sondas, porcelanas, faianças, potes de grés e pratos de estanho, entre milhares de artefactos e fragmentos encontrados, que incluíam materiais orgânicos excepcionalmente raros e interessantes, como os restos de duas pequenas cestas de vime, encontradas entre as cavernas do navio. A Figura 9 apresenta alguns dos artefactos encontrados durante a campanha de escavações.



Figura 9. Alguns dos 2000 artefactos encontrados durante as escavações arqueológicas, Castro (2005).

Uma investigação histórica em torno deste naufrágio permitiu desenterrar as histórias do capitão Manuel Barreto Rolim, deserddado na sequência de um casamento contra a vontade do pai, do Vice-Rei Aires de Saldanha, morto a bordo da *Nossa Senhora dos Mártires* à vista dos Açores, do jesuíta Francisco Rodrigues, vindo do Japão em missão ao Papa, ou do jovem grumete Cristóvão de Abreu, que sobreviveu a este naufrágio e ao da *nau Nossa Senhora da Oliveira*, em 1610, no Bugio, e que continuou ao serviço na Carreira da Índia até 1644, ano em que morreu a bordo da nau *São Lourenço*, quando já desempenhava o cargo de mestre (Afonso 1998,).

Mas a importância daquele sítio não se esgota no estudo dos artefactos e na evocação da memória dos seus passageiros. A parte do casco preservada forneceu importantes pistas para a compreensão dos métodos e técnicas utilizados pelos construtores navais daquele período que ainda nos são largamente desconhecidas.

Apesar da importância histórica dos Descobrimentos e do império português, nunca antes se tinha escavado arqueologicamente uma nau da Índia. Os milhares de livros e artigos que já se escreveram sobre os descobrimentos pouco esclarecem sobre o tamanho, a forma e o desempenho dos meios de transporte dos descobridores, dos comerciantes e dos conquistadores dos séculos XVI e XVII (Castro 2003b e 2005b).

A segunda campanha de escavações arqueológicas em São Julião da Barra decorreu nos verões de 1999 e 2000, e foi promovida pelo Instituto Português de Arqueologia / Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática, em parceria com o *Institute of Nautical Archaeology* / Texas A&M University, e contando com o apoio da Marinha (Castro 1999 e 2000).

Os dados recolhidos nestas campanhas de escavação arqueológica serviram de base para o estudo de reconstrução de uma nau da Índia do início do século XVII, que se iniciaram em 1998 na Texas A&M University (Castro 2003a e 2005a).

O objectivo deste projecto não era simples de atingir mas podia-se resumir numa única pergunta: seria possível reconstruir uma nau da Índia com os elementos documentais e arqueológicos disponíveis?

A importante questão da validação do modelo reconstruído só veio a ser resolvida mais tarde, em 2005, com a entrada da equipa da Unidade de Eng. e Tecnologia Naval do Instituto Superior Técnico neste projecto (Castro e Fonseca 2006).

A análise da plausibilidade desta reconstrução reside agora nos resultados dos ensaios que se preve realizar nos próximos anos e que permitirão reiterar a pergunta inicial: será possível reconstruir uma nau da Índia com os elementos documentais e arqueológicos disponíveis que consiga carregar toda a carga indicada nas fontes coevas, acomodar todas as pessoas referidas nessas mesmas fontes e cobrir a distância de Lisboa à Índia em seis meses, com os padrões de ventos e correntes que se pensa terem existido no início do século XVII?

METODOLOGIA DO PROJECTO DE INVESTIGAÇÃO

Objectivos e Metodologia

O objectivo deste trabalho de investigação consiste na reconstrução de uma nau quinhentista com base em informação arqueológica e documental, e na análise das características técnicas e de desempenho da mesma. A reconstrução será implementada em modelos geométricos de computador tridimensionais e também em modelo de arsenal em madeira e à escala. Deste modo pretende-se:

- (a) Fazer um levantamento rigoroso e cientificamente justificado das formas do casco, arranjo interior, estrutura e aparelho de uma Nau da Índia. O trabalho é baseado nos resultados da escavação arqueológica dos vestígios de um navio afundado em 1606 na foz do rio Tejo, e na reconstrução da forma do casco e aparelho vélico levada a cabo por Castro (2003, 2005b).
- (b) Com base na informação obtida no passo anterior, estudar as características náuticas, de segurança e habitabilidade da Nau da Índia.
- (c) Recuperar e caracterizar a técnica e os procedimentos de construção naval utilizados nos estaleiros navais portugueses da Ribeira da Naus durante os séculos XVI e XVII.

A metodologia a aplicar passa por combinar os dados e resultados das fontes já referidas – nomeadamente a análise de textos coevos, incluindo tratados e regimentos

de construção naval, a iconografia relevante e os vestígios arqueológicos suficientemente estudados – usando os métodos de engenharia naval actuais, utilizando programas de computador e ensaios experimentais com modelos à escala.

Para atingir os objectivos descritos atrás organizou-se um plano de trabalhos dividido em quatro fases complementares. Na fase 1 faz-se o levantamento da geometria do casco, do aparelho vélico, do aparelho de manobra, dos materiais utilizados, da natureza e resistência das diversas ligações estruturais, da composição da estrutura, do processo de construção do navio e do seu arranjo geral interior. Na fase 2, utilizando a informação recolhida, constrói-se um modelo de realidade virtual que permite simular uma série de situações da vida do navio e um modelo à escala e estuda-se a resistência estrutural do navio. Na fase 3 utilizam-se os resultados das duas tarefas anteriores para investigar as características náuticas do navio, com recurso a modelos à escala do navio e do aparelho, os quais são testados em tanque e túnel de vento. Na fase 4 inclui-se uma componente de modelação matemática que será calibrada/validada com os resultados experimentais com um modelo à escala. Este modelo matemático será conjugado com os dados que existem actualmente sobre a climatologia dos oceanos, avaliando-se as rotas marítimas para a Índia e comparando os resultados com os registos históricos.

A figura 10 apresenta um fluxograma que mostra a relação entre as várias tarefas do projecto. As próximas secções apresentam com mais de detalhe o trabalho a desenvolver, juntamente com alguns dos resultados que já existem.

Tratados de Construção Naval

Como se disse atrás, o levantamento das formas do casco, aparelho vélico e estrutura do navio, será fortemente baseado em tratados e regimentos de construção naval do fim do século XVI e início do século XVII. Esta secção descreve brevemente os tratados de construção naval.

A construção de uma nau da Índia era um processo longo e contingente que começava no momento da sua encomenda e prosseguia ao sabor do planeamento possível e das ideais dos decisores. Como não havia projectos escritos nem desenhos técnicos o resultado final dependia de um sem número de pequenas decisões, as quais reflectiam as dificuldades de aquisição de materiais, a natureza e a qualidade das madeiras disponíveis e o ambiente sociopolítico e económico do momento. Mas uma nau acabada era sobretudo o produto dos conhecimentos e competência dos oficiais envolvidos, do nível de controle de qualidade conseguido nos estaleiros, das modas e gostos particulares de quem decidia, dos erros e sucessos dos construtores, e naturalmente do acaso (Pomey e Rieth 2005; Englert 2006).

Embora a evidência sugira que as naus da Índia eram construídas por uma classe de artífices largamente analfabeta, a reconstrução desta nau baseia-se na análise dos restos arqueológicos da presumível *Nossa Senhora dos Mártires* à luz dos documentos técnicos escritos neste período, sobretudo nos tratados de construção naval – todos incompletos – de Fernando Oliveira, João Baptista Lavanha e Manoel Fernandez.

A maioria dos textos portugueses e espanhóis conhecidos, relativos a construção naval deste período, referem a existência de tipos e modelos (*standards*), e estabelecem procedimentos, dimensões, proporções e regras para o traçado de elementos construtivos como as rodas, cadastes ou cavernas mestras, e alguns indicam algoritmos para o desenho dos fundos e dos côvados. (Castro 2007).

Com efeito, os tratados de Oliveira, Lavanha e Fernandez – bem como os contratos de Sebastião Themudo e Gonçalo Roiz, copiados por Lanhava, as listas do *Livro náutico*, do *Memorial das várias coisas importantes*, das *Coriosidades* de Gonçalo de Sousa, ou dos códices de D. António de Ataíde – referem ordens de valores para as medidas fundamentais do casco e aparelho de uma nau da Índia que sugerem a existência de modelos bem definidos de diversos tipos de navios e permitem extrapolar os valores encontrados nos restos da presumível nau *Nossa Senhora dos Mártires* e propor uma solução possível de uma nau de quatro cobertas do início do século XVII.

As receitas para a construção de naus da Índia contidas nestes documentos não foram contudo escritas para os arqueólogos navais do século XXI e contêm lacunas e inconsistências difíceis de resolver, sobretudo considerando a escassez da iconografia coeva.

Embora as medidas fundamentais do casco ou do aparelho de um destes navios sejam possíveis de reproduzir dentro de intervalos de valores plausíveis, os pormenores de construção, as soluções estruturais e as sequências construtivas são muito difíceis de reconstruir. Por exemplo, nenhum tratado refere claramente a direcção em que as curvas de convés – elementos estruturais em forma de cotovelo, que reforçavam a ligação dos pavimentos à estrutura do casco – eram colocadas em cada uma das cobertas, nem a posição de elementos importantíssimos como os cabrestante ou as abitas, o paiol da amarra ou os quartéis do batel.

O trabalho de reconstrução de uma nau da Índia é assim um trabalho iterativo, prático, em que se tenta arrumar todos os elementos imprescindíveis num navio desta natureza no espaço exíguo que ele contém.

Domingues (2004) apresenta, contextualiza e discute os documentos coevos portugueses desta altura. Para o presente trabalho têm especial importância os seguintes documentos:

- O Livro da Fabrica das Naus de Fernando Oliveira (1580), que é um dos primeiros tratados Europeus sobre construção naval e representa um trabalho essencialmente teórico. Estudos recentes revelam que este tratado representa a prática nos estaleiros navais da altura. O documento tem nove capítulos cobrindo as características das madeiras, tipos de navios, forma do casco e detalhes estruturais, sequência de levantamento do casco e detalhes do leme. É ainda apresentado um exemplo de aplicação para uma Nau da Índia de 600 tonéis.
- Uma lista de madeiras necessárias para construir uma nau da Índia de 600 tonéis, com três cobertas. Este documento está incluído no Livro Náutico (cerca de 1590) e foi reproduzido por Domingues (2004).

- O Livro Primeiro de Arquitectura Naval, de João Lavanha Batista (cerca de 1600), que contém elementos de arquitectura naval, informação sobre madeiras e sobre as dimensões e formas da estrutura até ao primeiro pavimento.
- O Livro das Traças de Carpintaria, de Manoel Fernandez (1616), é escrito por um prático. Provavelmente o autor terá sido mestre num dos estaleiros da época. O documento contém muitos desenhos de boa qualidade representativos de vários tipos de navios da época, incluindo uma Nau com três cobertas. A figura 11 apresenta um destes desenhos.

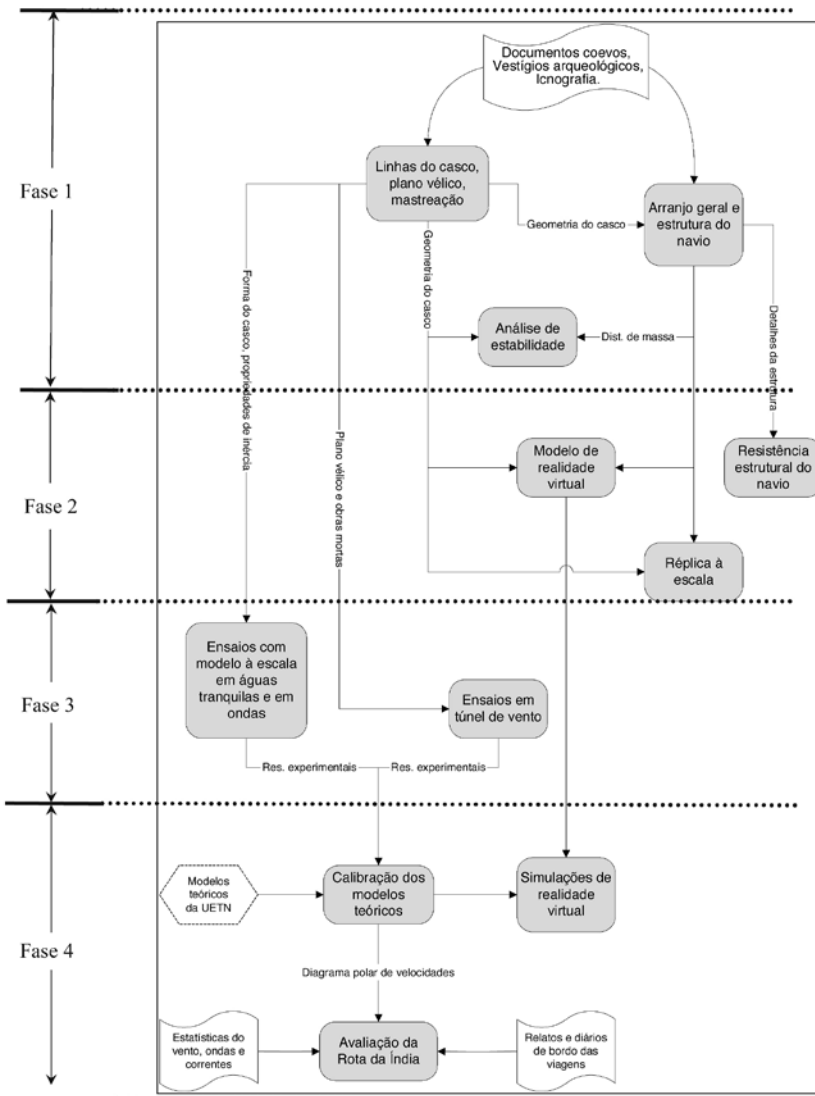


Figura 10. Fluxograma do trabalho de investigação

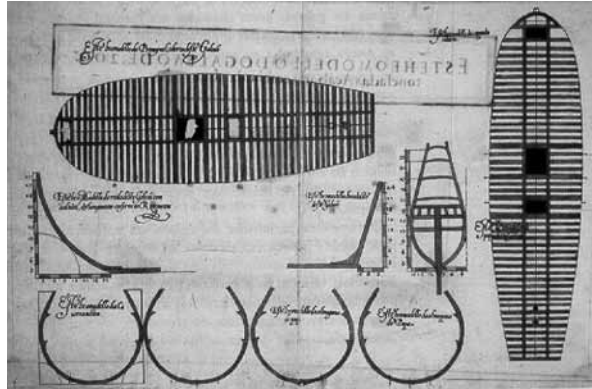


Figura 11. Desenho do Livro das Traças de Carpintaria (Fernandez, 1616)

RECONSTRUÇÃO DA NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES

Reconstrução das Formas do Casco

Nesta secção apresenta-se o levantamento das formas do casco, baseado na análise dos vestígios arqueológicos encontrados da estrutura do navio e no *Livro da Fábrica das Naos* do Fernando Oliveira, e também o arranjo interior do navio.

As medidas deste estudo são indicadas em *rumos* (154 cm), *braças* (176 cm), *goas* (77 cm), *palmos de goa* (25.67 cm), *palmos de vara* (22 cm), e *dedos* (1.83 cm). A capacidade foi indicada em *tonéis*, uma medida que correspondia ao espaço necessário para arrumar um tonel com um *rumo* de altura e quatro *palmos de goa* de diâmetro.

Os valores utilizados, em metros e centímetros, correspondem às unidades referidas nos documentos e são indicados com duas casas decimais por pura comodidade, não contendo esta notação qualquer intenção implícita de emprestar aos valores obtidos um rigor centimétrico sem correspondência possível nas medições originais e ainda menos nas estimativas apresentadas.

Durante a escavação e desmonte das madeiras da nau de SJB2 foram encontradas marcas de carpinteiro que permitiram uma interpretação e uma reconstrução tentativa (Castro 2003a e 2005a). A presença de marcas de côvado em algumas cavernas permitiu a extrapolação dos valores observados e a reconstrução do fundo do navio. Curiosamente, a receita que melhor determinou as dimensões do fundo deste navio foi a da nau de Fernando Oliveira, talvez redigida no terceiro quartel do século XVI, e que possuía apenas três cobertas, devendo ser provavelmente considerada antiga na altura da construção da *Nossa Senhora dos Mártires*. As medidas básicas da nau de Fernando Oliveira são indicadas no Tabela 1, a partir de relações proporcionais simples estabelecidas por aquele autor. Parte destas medidas estão no desenho do perfil do navio da Figura 12.

Tabela 1. Medidas básicas da *NSM* segundo o modelo de Fernando Oliveira

Medidas para a nau de 18 rumos - Livro da Fabrica das Naus		
Elemento	Regra de Proporção	Valor (m)
A - Quilha	18 rumos	27,72 m
B - Lançamento roda de proa	1/3 de A	9,24 m
C - Altura roda de proa	1/3 de A	9,24 m
D - Lançamento do cadaste	1/4 de A/3	2,31 m
E - Altura do cadaste	1/3 de A	9,24 m
F - Boca	1/3 a 1/2 de A	12,16 m
G - Plão	1/3 a 1/2 de D	4,11 m
H - Par	1 pg + 1 pv	0,47667 m
I - Levantamento cavernas	Popa: 1,5 H Proa: 1 H	0,715 m / 0,47667 m
J - Recolhimento cavernas	1/6 de G	0,6845 m
K - Regel (proa/popa)	proa: até 1/3 de E; popa: entre 1/2 e 1/3 de E	3,08 m/3,85 m
L - Gio	1/2 de F	6,08 m
M - Altura do porão	14 pg	3,59 m
N - Altura da segunda coberta	7 pg	1,80 m
O - Altura do convés	7 pg	1,80 m
P - Comprimento da tolda	1/2 de D + A + B	19.635 m
Q - Altura da tolda	7,5 pg	1,925 m
R - Comprimento da alcáçova	1/2 de P	34 m
S - Altura da alcáçova	7 pg	1,80 m
T - Comprimento castelo de proa	1/2 de F	6,08 m
U - Altura castelo de proa	1/3 de F	4,05 m
W - Mareagem convés	8 pg	2,053 m
V - Mareagem tolda	6pg	1,54 m
X - Mareagem alcáçova	4 pg	1,02 m
Y - Mareagem chapiteu	1 pg	0,25667 m
Z - Comprimento total	A + B + D	39,27 m

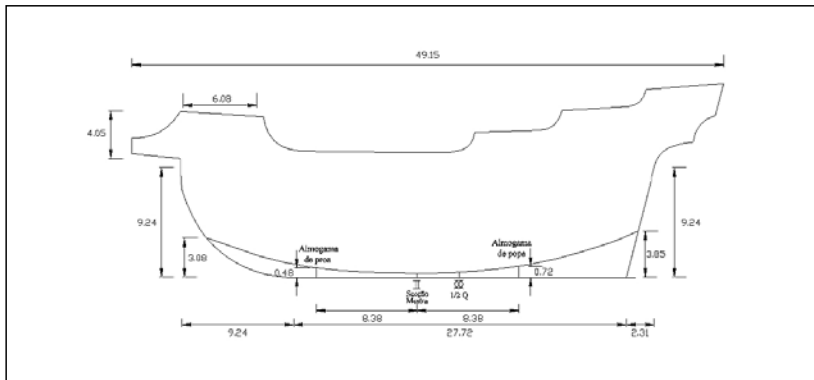


Figura 12. Perfil do navio com as medidas principais do modelo do Fernando Oliveira

A reconstrução do processo de construção de uma nau da Índia já foi descrita anteriormente (Castro e Fonseca 2008). Reproduzindo este processo de construção, graficamente, com os métodos de desenho técnico actuais, é possível:

(a) Fazer o levantamento das linhas do casco, trabalho realizado inicialmente por Castro (2003) e refinado posteriormente. O resultado é o plano geométrico que se apresenta na Figura 13. A *Nossa Senhora dos Mártires* seria uma Nau de 600 tonéis e 18 rumos de quilha.

(b) Definir o arranjo geral de espaços interiores do navio, arranjo este proposto por Castro (2005b), desenvolvido por Audrey Wells (2008) e apresentado na Figura 14. Esta reconstrução resulta num navio com dois pavimentos interiores corridos e o convés principal, um castelo de proa com dois espaços interiores, a abita e a guarita. Na popa, acima do convés superior, existem a tolda, o chapiteu e a alcáçova.

(c) Fazer o levantamento de toda a estrutura interior do navio.

Relativamente à estrutura, esta é composta por todas as componentes que formam o casco do navio, nomeadamente: a quilha, sobrequilha, cavernas, braços, vaus, escoas, pés-de-carneiro, tabuado, etc. A reconstrução da estrutura interna é apoiada pela utilização de um modelo geométrico de computador tridimensional. Os elementos estruturais com as suas dimensões correctas são introduzidos no modelo geométrico passo a passo e seguindo o processo de construção de uma Nau da Índia, de acordo com o apresentado nas próximas páginas. Este é, de facto, o melhor procedimento para juntar um conjunto grande de componentes estruturais numa reconstrução plausível, pois quaisquer inconsistências são facilmente detectadas.

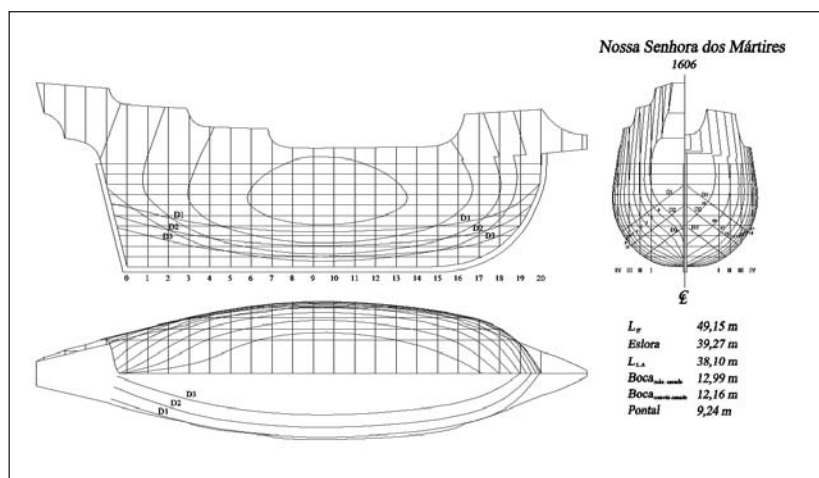


Figura 13. Linhas do casco da *Nossa Senhora dos Mártires*

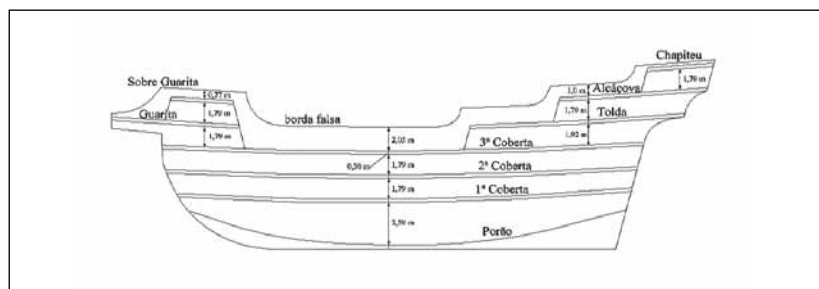


Figura 14. Arranjo geral interior da *Nossa Senhora dos Mártires*

Voltando à reconstrução do processo de construção tal como descrita por Castro e Fonseca (2008), esta pode ser separada em várias fases:

Na primeira fase assentavam-se a quilha e os postes, roda e cadaste, ligados à quilha por peças de transição: os couces de proa e popa. Com a roda assentava-se a contra-roda e com o cadaste toda a estrutura do painel de popa.

Na segunda fase assentavam-se as balizas mestras e as balizas graminhadas, a vante e à ré das mestras; em número variável, as balizas graminhadas eram desenhadas e cortadas por um método não gráfico (Castro 2007) e compostas por uma caverna e um braço de cada lado, solidamente ligados à caverna com uma escarva (que podia ser em rabo de minhoto ou rectangular) e pregadura de ferro com as pontas reviradas. As últimas balizas graminhadas, a vante e à ré, chamavam-se almogamas.

A escassez de madeira pode ter obrigado os construtores navais do início do século XVII a comporem as balizas mestras com cinco peças (uma caverna, dois primeiros braços e dois segundos braços). A má qualidade das madeiras (de sobreiro) empregues na construção da suposta *Nossa Senhora dos Mártires* obrigou a um sem número de remendos e empalmes, e alguns dos braços tinham secções deficientes e incorporavam frequentemente o borne da madeira e em certos casos a cortiça (Castro 2005a).

Na terceira fase, sobre as balizas graminhadas assentavam-se as armadoras, que eram ripas longitudinais que corriam a alturas predeterminadas, de poste a poste, definindo a forma final das obras vivas do casco. A partir das armaduras tirava-se as formas dos enchimentos, que eram as cavernas que preenchiam o resto das obras vivas, entre as almogamas de proa e de popa e as rodas de proa e popa. Os enchimentos assentavam provavelmente em madeiras longitudinais montadas sobre a quilha e couces e eram constituídos por uma só peça de madeira. Havia dois tipos de enchimentos: em forma de “v”, os enchimentos propriamente ditos, ou em forma de “y”, passando a designar-se picas.

Sobre o cavername pregavam-se a sobrequilha, as escoas de fundo, os reforços laterais do pé do mastro e as escoas que corriam sobre as ligações caverna-braço. O forro do fundo era pregado mais tarde, quando se pregava o tabuado do casco.

Na quarta fase colocavam-se as cintas e os dormentes onde se apoiava a coberta inferior, que cobria o porão; seguia-se a construção do pavimento da coberta, com vaus, cordas e pés de carneiro, entre outras madeiras acessórias, designadamente as que reforçavam as enoras dos mastros e as guarnições e braçolas das escotilhas.

Na quinta fase erigia-se a primeira fiada contínua de aposturas, que fazia o casco ao nível da coberta inferior e montavam-se as cintas e dormentes da segunda coberta. É possível que as curvas de convés da coberta inferior fossem montadas com o ramo vertical para cima para libertar o porão de atravancamentos. A construção continuava assim por fases, um pavimento de cada vez.

A colocação do tabuado era independente deste processo. A análise do tabuado do forro da nau de SJB2 sugere que se deixava as tábuas empenar e tomar uma forma natural e só depois se aplicavam sobre o cavername, sem a preocupação de seguir fiadas regulares. As juntas entre tábuas na nau de SJB2 apresentavam-se extremamente bem talhadas e eram irregulares, com sotamentos diferentes, formando ângulos entre si que impediam o seu deslocamento longitudinal.

A solução adoptada para o calafete da nau SJB2, com duas fiadas de estopa inseridas a partir da face exterior e apertadas contra um fio de chumbo, só foi observada em três outros navios, anteriores ao século XVIII: o pequeno navio de Molasses Reef, nas Turks and Caicos, com cerca de 20 m de comprimento e datado do primeiro quartel do século XVI, os restos de um navio português encontrado na Namíbia em 2008, datado de cerca de 1530, e a nau *Santo Antonio*, naufragada em 1589 nas Ilhas Seychelles (Keith 1987; Blake and Green 1986).

A análise do calafete do navio de Molasses Reef demonstrou que este havia sido maioritariamente calafetado em Lisboa e sugere que esta técnica de calafetagem possa ter sido exclusivamente portuguesa. É contudo impossível afirmar em definitivo que esta seria uma técnica de calafete portuguesa com base em quatro casos particulares.

Reconstrução da Mastreação e Aparelho Vélido

A reconstrução da mastreação e aparelho vélico desta nau virtual está apenas começada. Os resultados preliminares para as dimensões dos mastros, vergas e gáveas foram obtidos com base na informação contida em quatro documentos (Castro 2005b):

- a) “*Medidas para fazer hũa Nao de Seicentas Tonelladas*” do *Livro Náutico*, c. 1590, Códice 2257, Reservados, Biblioteca Nacional de Lisboa;
- b) “*Medidas para fazer hũ galião de quinhentos toneis*” também do *Livro Náutico*;
- c) “*Conta e Medida de hũa Nao de quarto cubertas como adiante se vera...*”, 1616, do *Livro de Traças de Carpintaria* de Manoel Fernandez; e
- d) “*Conta das medidas de uma nau da India*” das *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, c. 1620, manuscrito 3074, Reservados, Biblioteca da Universidade de Coimbra.

Este último documento, possivelmente cópia de um original também utilizado por Manoel Fernandez no seu *Livro de Traças de Carpintaria*, é riquíssimo em pormenores relativos aos cabos fixos e de laborar que servem cada mastro, mas não tem muita informação relativa ao posicionamento e dimensão de mastros e vergas (Xavier 1992). Só é referido aqui porque contém informações que permitem estimar a inclinação do mastro grande.

O resultado obtido está publicado (Casto, 2005b) e apresenta-se a seguir (Tabelas 2, 3 e 4; Figura 15).

Tabela 2. Mastros: dimensões básicas propostas

Mastro	Comprimento	\varnothing_{\max}	\varnothing_{\min}	Peso
Grande	31.68 m	116 cm	83 cm	12.81 t
Gávea grande	18.48 m	44 cm	22 cm	0.82 t
Traquete	27.28 m	77 cm	51 cm	4.56 t
Gávea traquete	14.08 m	39 cm	13 cm	0.39 t
Mezena	17.60 m	44 cm	29 cm	0.96 t
Gurupés	28.16 m	51 cm	26 cm	1.70 t

Tabela 3. Cestos da gávea: dimensões básicas propostas

Cesto	Ø _{topo}	Ø _{base}	Altura	Peso*
Grande	4.10 m	3.59 m	0.77 m	1.28 t
Traquete	3.59 m	3.08 m	0.64 m	1.07 t

* Peso estimado com base numa estrutura simples com seis vaus, dois longitudinais e quatro transversais; o corrimão tinha secção quadrada com 1 *palmo de goa* de lado para suportar as forquetas da artilharia.

Tabela 4. Vergas: dimensões básicas propostas

Verga	Comprimento	Ø _{max} *	Ø _{min} *	Peso
Grande	31.68 m	52 cm	26 cm	1.97 t
Gávea grande	10.56 m	29 cm	15 cm	0.21 t
Traquete	24.64 m	44 cm	22 cm	1.10 t
Gávea traquete	8.80 m	26 cm	13 cm	0.14 t
Mezena	28.16 m*	29 cm	15 cm	0.56 t
Gurupés	15.84 m	33 cm	17 cm	0.40 t

* Com dois penões de 15.84 e 12.32 m respectivamente.

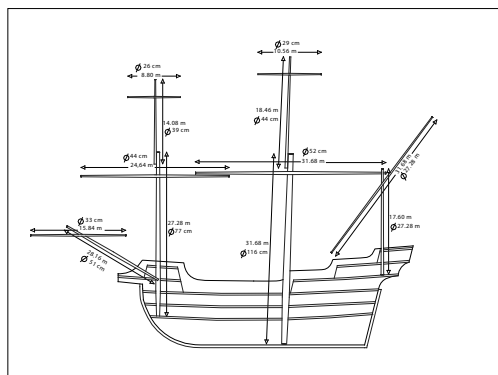


Figura 15. Proposta de reconstrução dos mastros e vergas (de acordo com Castro, 2005b)

A forma e tamanho das velas desta reconstrução resultam directamente das dimensões dos mastros e vergas, e foram definidas a partir da iconografia conhecida e de um pequeno número de documentos coevos:

- A secção sobre velas do tratado espanhol de Diego Garcia de Palacio, *Instrucion Nautica para el buen uso de las Naos, su traça, y gobierno conforme à la altura de Mexico*, datado de 1587;
- A lista “Aparelhos de um galeão” do manuscrito português *Coriosidades* de Gonçalo de Sousa (Biblioteca de Universidade de Coimbra), datado de c. 1630;
- Dois listas – fólhos 38-41 e 178-181 – do primeiro dos três volumes do códice de D. António de Ataíde (Houghton Library, Harvard University), conhecido

como *Collecção de varios documentos e papeis régios e administrativos respectivos as armadas e expedições marítimas*, datado de 1624 e c. 1630 (a segunda das quais nos foi amavelmente facultada pelo engenheiro Richard Barker).

Uma cuidada revisão da iconografia coeva permitiu melhorar a nossa ideia relativa ao formato, tamanho e corte das velas. Embora escassas, algumas representações de velas sobreviveram em tratados, como o de Michele da Rodi, datado de cerca de 1435 (<http://brunelleschi.imss.fi.it/michaelofrhodes/>, 2007), o de Palacio, referido acima, e o livro de notas do inglês Matthew Baker, datado de cerca de 1570 e conhecido como *Fragments of Ancient English Shipwrightry* (Castro, 2008b). O resultado apresenta-se a seguir (Tabelas 5 e 6).

Tabela 5. Velas redondas: dimensões básicas propostas

Vela	Gurutil	Esteira	Altura	Área	Peso
Grande ⁽¹⁾	29.92 m	29.92 m	18.61 m	557 m ²	836 Kgf
Gávea grande ⁽²⁾	8.80 m	29.92 m	16.82 m	326 m ²	163 Kgf
Traquete ⁽¹⁾	22.88 m	22.88 m	13.34 m	305 m ²	458 Kgf
Gávea traquete ⁽²⁾	7.04 m	22.88 m	14.08 m	211 m ²	106 Kgf
Cevadeira	14.08 m	14.08 m	10.56 m	149 m ²	112 Kgf

⁽¹⁾ Dobrada; ⁽²⁾ Pano de Treu.

Tabela 6. Vela latina: dimensões básicas propostas

Vela	Gurutil	Esteira	Valuma	Área	Peso
Mezena	26.40 m	20.80 m	20.80 m	216 m ²	162 Kgf

Os pesos foram determinados considerando um peso médio de 1,0 Kg/m² para a lona utilizada, considerando duas camadas de lona na manufactura de cada vela.

A reconstrução do massame numa nau do século XVI é difícil por falta de elementos, tanto arqueológicos como documentais, e está ainda em curso, baseada quase exclusivamente nas descrições documentais conhecidas:

- “Medidas para fazer hũa Nao de Seicentas Tonelladas”* do *Livro Náutico*, c. 1590, Códice 2257, Reservados, Biblioteca Nacional de Lisboa;
- Lista do documento *“Conta das medidas de uma nau da India”* das *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, c. 1620, manuscrito 3074, Reservados, Biblioteca da Universidade de Coimbra.
- Advertências de navegantes*, de Marcos Serqueira de Aguilar (c. 1640);
- As já referidas listas – fólhos 38-41 e 178-181 – do primeiro dos três volumes do códice de D. António de Ataíde.

Se a reconstrução do massame apresenta algumas dificuldades, ultrapassáveis com recurso à lista das *Coriosidades de Gonçallo de Sousa* acima referida, já a do poleame nos parece que só poderá ser levada a cabo de forma puramente conjectural, sobretudo no que diz respeito ao posicionamento dos pontos de amarração dos cabos no convés.

De qualquer forma, e tal como para o resto do navio, estamos convictos de que será muito mais fácil discutir sobre uma reconstrução conjectural, acompanhada de uma lista

dos cabos de laborar que julgamos terem existido neste tipo de navios e neste período, do que em abstracto.

Além da lista dos cabos de laborar e da reconstrução dos seus traçados, pretendemos ainda produzir uma planta do convés e um alçado da mastreação que permita discutir em detalhe os pormenores da operação do aparelho vélico do navio, determinando-se desta forma o arranjo do massame e poleame.

Comparação da Nossa Senhora dos Mártires com outros Navios

A Tabela 7 apresenta as características principais da *Nossa Senhora dos Mártires* comparadas com as mesmas características de outros veleiros bem conhecidos ou, simplesmente, utilizados mais à frente neste texto como referências para diversos estudos de detalhe das características da *Nossa Senhora dos Mártires*. A amostra de navios é contudo bastante limitada em número, não pretendendo apresentar consistência estatística, e contém navios de épocas bastante diferentes, projectados para tipos de actividade muito diversos e, mesmo, construídos em materiais diferentes.

A Figura 16 mostra as razões de dimensões principais dos navios da Tabela 7. Pode constatar-se que a elevada boca da *Nossa Senhora dos Mártires* conduz a uma baixa razão L/B e a uma elevada razão B/T. Estas constituem, respectivamente, a mais baixa e mais elevada relações de entre os navios aqui considerados. O coeficiente de finura total é um pouco superior à média, mas não se afasta muito do apresentado pelos outros navios. A razão área vélica/deslocamento da *Nossa Senhora dos Mártires* encontra-se muito próximo da média para os navios considerados.

É também interessante notar as elevadas razões L/B dos navios construídos no século XX, de modo a proporcionar-lhes elevada velocidade. No entanto, as áreas vélicas desses navios são relativamente moderadas em relação aos deslocamentos, excepto no que diz respeito ao recente Maltese Falcon, que com um deslocamento da mesma ordem de grandeza da NSM, Wasa, Mary Rose e Gotheborg, possui bastante mais área vélica do que estes veleiros.

Tabela 7. Características principais da *Nossa Senhora dos Mártires* comparadas com as outros veleiros notáveis

	N. S. Mártires (1606)	Mary Rose (1511)	Wasa (1628)	Gotheborg (1738)	Hébé (1782)	D. Fernando e Glória (1843)	L'Avenir (1908)	Eagle (1936)	Maltese Falcon (2000)
Comp. entre perp. (m)	38.1	-	-	40.6	45.8	51.2	84.8	70.2	-
Comp. linha água (m)	38.1	38.1	47.0	42.1	45.5	52.1	85.7	71.0	78.2
Boca máxima (m)	13.2	11.7	11.7	10.8	12.0	12.9	14.9	11.9	12.6
Imersão média (m)	5.0	4.6	4.7	5.0	5.4	6.4	7.2	5.0	6.0
Deslocamento (t)	1330.0	1100.0	1210.0	1214.0	1385.0	1849.0	5507.0	1731.0	1240.0
Área vélica (m ²)	1789.0	1204.0	1275.0	1900.0	2200.0	2052.0	3000.0	2355.0	2400.0

VCG (m)	5.13	-	-	3.95	-	-	5.78	4.97	-
Altura metacên. (m)	1.00	-	-	1.33	0.95	-	-	1.22	-
Lastro (t)	175.0 (?)	-	-120.0	400.0	-	-	-	-	290.0

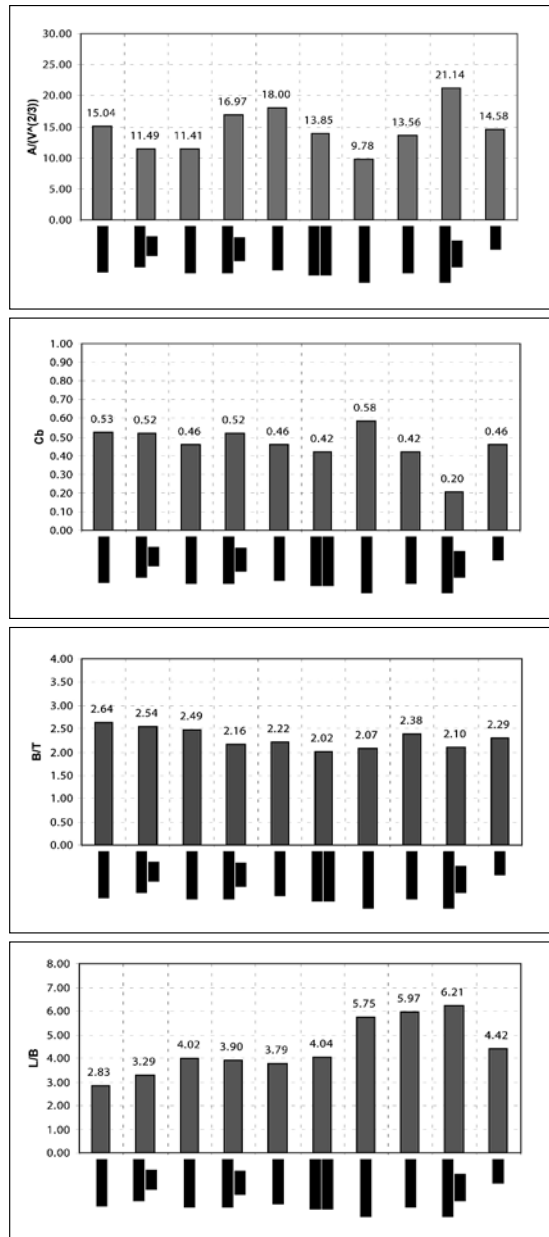


Figura 16. Razões de dimensões da *Nossa Senhora dos Mártires* comparadas com as outros veleiros notáveis

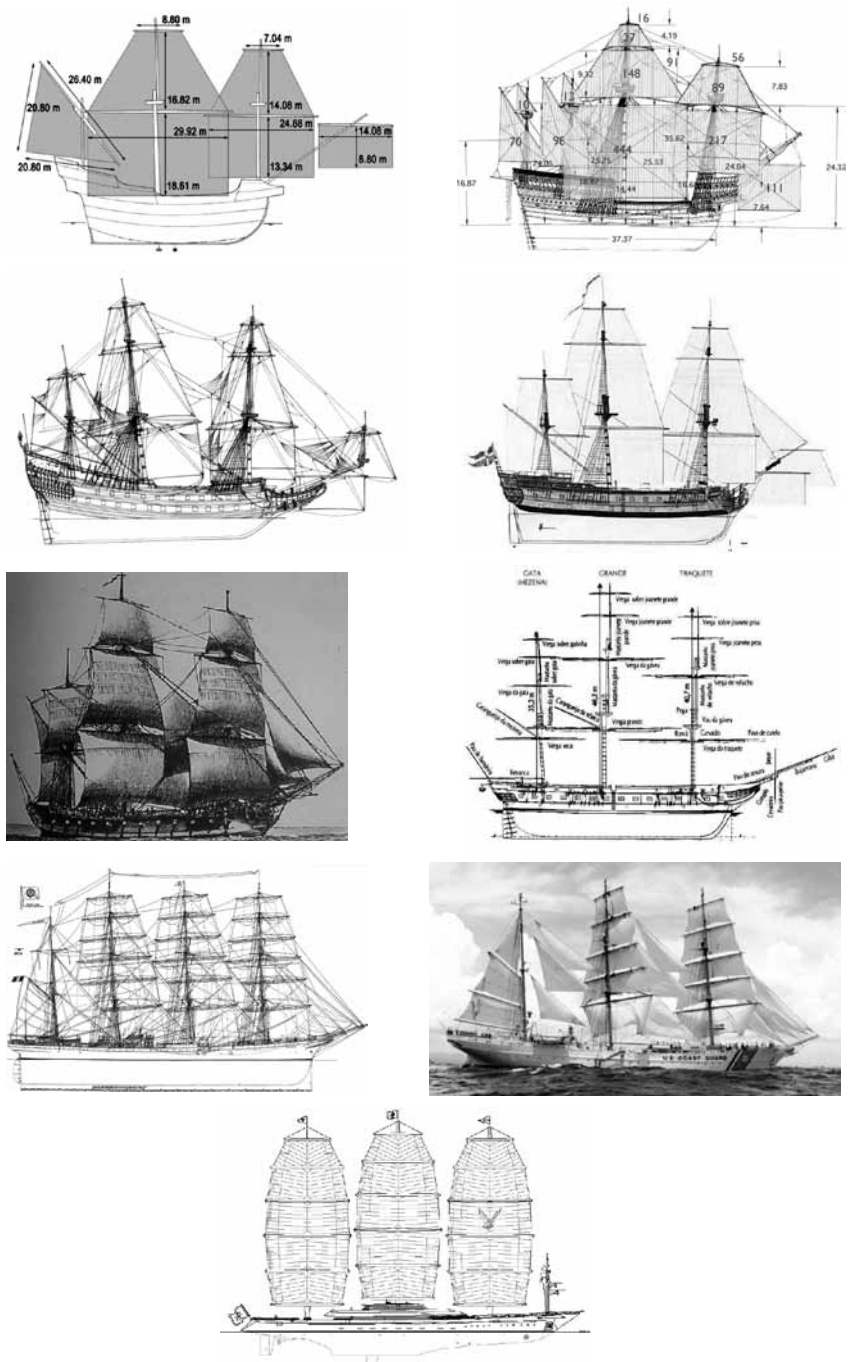


Figura 17. Perfis da *Nossa Senhora dos Mártires* e de outros veleiros notáveis (de cima para baixo e da esquerda para a direita, *Nossa Senhora dos Mártires*, *Mary Rose*, *Wasa*, *Gotheborg*, *Hébé*, *D. Fernando* e *Glória*, *L'Avenir*, *Eagle*, *Maltese Falcon*)

CAPACIDADE DE CARGA E ESTIMATIVA DE PESOS

Avaliação da Capacidade de Carga do Navio

Uma das poucas possibilidades para validar o plano geométrico desenvolvido a partir dos vestígios arqueológicos e do tratado de Fernando Oliveira, plano este que se mostra na Figura 13, consiste em calcular a capacidade dos espaços interiores do navio e estimar a quantidade de lastro, carga e provisões que este navio poderia transportar, comparando-as com informações da época sobre as quantidades.

Esta abordagem pode iniciar-se através da utilização das antigas técnicas empíricas portuguesas para arquear navios e deve prosseguir seguidamente utilizando modernos cálculos de capacidades. Esta secção apresenta uma análise da distribuição do lastro e carga nos espaços interiores do navio, conforme reconstruído como descrito na secção anterior. Esta análise permite não só validar o plano geométrico, mas também estimar a quantidade de carga e lastro do navio, bem como a posição do centro de gravidade desses items. O estudo da flutuabilidade e estabilidade do navio com base nesta informação permitirá também avaliar a verosimilhança da reconstrução de uma nau de finais do século XVI ou princípios do século XVII.

Costa (1997) cita diversos documentos do século XVI, os quais descrevem com diferente profundidade as técnicas empíricas utilizadas em Portugal para calcular a arqueação de um navio. Particularmente interessante será a seguinte descrição da arqueação de um navio em 1514, em Viana do Castelo, por dois carpinteiros de ribeira desta cidade:

“E sse partiram loguo e foram ao dito navio que estava no Rjoi da dita villa e o arquearom. E acharom que era de trinta e quatro tonelladas e tres quartos de tonelada em oyto rumos. No primeiro rumo de popa a que chamam coca, duas pipas e dous quartos, no segundo rumo tres pipas e tres quartos, no terceiro rumo quatro toneis e tres quartos, no quarto rumo seis toneis e hu quarto,; no quinto rumo seis toneis e tres quartos, no seisto rumo seis toneis e dous quartos, no setimo rumo quatro toneis e tres quartos, no rumo de proa tres pipas e dous quartos”

A técnica consistia em medir cada uma das cobertas do navio (no caso acima descrito o navio teria apenas uma), rumo a rumo, utilizando para o efeito arcos de tonel, pipa e quarto. O tonel consistia numa barrica com um rumo (1.5m) de altura e um diâmetro máximo de 1m, mas as dimensões da pipa e do quarto são desconhecidas. Contudo, muitos textos afirmam que 2 pipas equivalem a um tonel e o nome de quarto sugere obviamente que 4 destes equivaleriam a um tonel.

Esta técnica pode ser aplicada de uma forma virtual na arqueação do navio agora reconstruído (Figura 18), para o que se deve medir a boca do navio em cada rumo ao longo do seu comprimento e exprimi-la em diâmetros de tonéis, pipas e quartos. Somando as capacidades das várias secções obtem-se a capacidade de uma coberta. O processo foi repetido para o porão e as duas cobertas do navio, tendo-se obtido as capacidades que se mostram na Tabela 8. Concluiu-se que a tonelagem total do navio seria ligeiramente superior a 600 tonéis. Contudo, se for tido em conta que certos espa-

ços no porão e cobertas possuem áreas inutilizáveis, conclui-se que a arqueação poderia ser ligeiramente inferior a 600 tonéis.

O modelo numérico utilizado para estimar a arqueação do navio tem já em conta a presença de cavernas, aposturas e latas no cálculo das bocas úteis do navio. Ignora contudo a presença de obstáculos tais como mastros, arcas das bombas e curvas entremichadas, que seriam deduzidos dos espaços úteis aquando da arqueação do navio, pelo menos segundo a prática utilizada na ribeira de Lisboa, onde a *Nossa Senhora dos Mártires* foi muito provavelmente construída. Infelizmente, os critérios a que obedecia esta dedução de espaços não aproveitáveis são-nos largamente desconhecidos, excepto os aspectos referidos em Costa (1997). É devido a esta dedução que a arqueação da reconstrução efectuada da nau *Nossa Senhora dos Mártires* aponta para um navio de pouco menos de 600 tonéis.

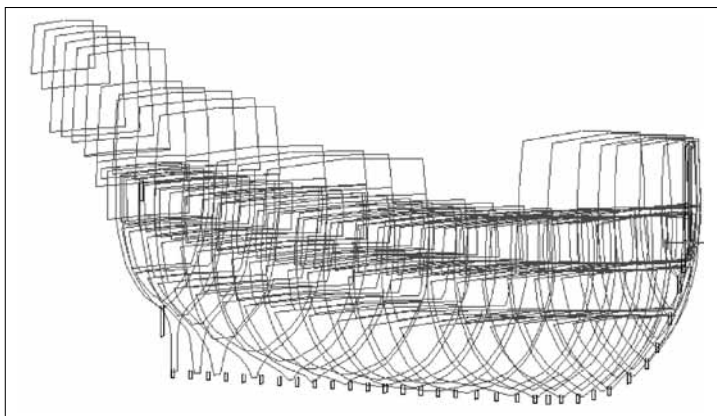


Figura 18. Modelo isométrico do casco e dos espaços de carga

Tabela 8. Arqueação das cobertas da nau Nossa Senhora dos Mártires

Espaço	Capacidade (tonéis)	Área (m ²)
Segunda coberta	250	378
Primeira coberta	212	319
Porão	142	216
Total	604	913

A tonelagem de arqueação dos navios Portugueses do século XVI e XVII e a sua relação com o comprimento da quilha dos navios é conhecida através de fontes como o *Livro da Fábrica das Naus* de Oliveira (~1580) ou o *Livro Nautico* (1590). Estes documentos apontam, em particular, que um navio de 18 rumos de quilha teria uma arqueação de 600 tonéis. É interessante notar que, nesta época, sendo encomendado a um mestre de ribeira um navio de determinada capacidade, este saberia de forma empírica as

dimensões básicas do navio, incluindo naturalmente o comprimento da quilha. Assim, possuindo a Nossa Senhora dos Mártires uma quilha com cerca de 18 rumos, a sua arqueação seria de 600 tonéis, o que foi confirmado por meio da aplicação virtual da técnica de arqueação usual na época. Esta conclusão permite validar, de alguma forma, o plano geométrico reconstruído.

Tabela 9. Capacidade de carga e centros geométricos dos espaços interiores do navio

Espaço	Volume (m ³)	LCG (m)	TCG (m)	VCG (m)
Porão	719.2	19.88f	0.00	2.55
Primeira coberta	735.9	19.54f	0.00	5.23
Segunda coberta	881.7	19.47f	0.00	7.71
Total	2336.8	-	-	-

A Tabela 9 mostra as capacidades de carga do porão e duas cobertas do navio, calculadas utilizando as modernas técnicas matemáticas correntes na engenharia naval. Este tipo de informação permite avaliar a capacidade do navio para alojar o lastro, carga e mantimentos que uma nau de 600 tonéis normalmente transportava.

A quantidade exacta de lastro transportada por um navio Português nesta época não é conhecida, variando certamente com o tipo e dimensão do navio. Castro (2001) indica que os navios naufragados encontrados no Recife Molasses e em Highborn Cay (Oertling 1989a, 1989b) possuíam quantidades de lastro que apontariam para 200t. Blot (1994) indica que um navio de 64 canhões do século XVIII transportava 270t de lastro. Tendo em conta as dimensões da *Nossa Senhora dos Martires*, o lastro poderia ser estimado, com considerável incerteza, em cerca de 175t. Estas tomariam assim um volume de 113m³, ocupando o porão até uma altura de 1.46m. O centro de gravidade do lastro, nestas condições, pode ser calculado como estando 21.2m avante da perpendicular de ré e 1.03m acima da linha base. A altura do lastro permite deixar cerca de 2m de altura livre no porão (já descontada uma camada de madeira colocada no tpo do lastro para suavizar esta superfície antes de colocar a carga no porão).

A carga a bordo de uma nau consistia essencialmente em pimenta, pesando entre 3000 e 5000 quintais (1 quintal corresponde a 58.75kg), conforme indicado por Castro (2005a). Costa (1997) indica algumas cargas para navios na viagem de regresso da Índia e 4500 quintais (265t) são uma quantidade usual de carga para nau desta ordem de grandeza.

O volume disponível no porão acima do lastro para transportar esta carga pode ser calculado em cerca de 606m³. Tendo em conta uma densidade da pimenta de cerca de 0.5kg/dm³ o volume necessário para transportar os 4500 quintais seria de cerca de 530m³, ou um pouco mais se considerarmos espaços perdidos devido à subdivisão do porão em paióis e ao transporte da pimenta ensacada. Assim, conclui-se que o porão desta nau poderia transportar uma carga máxima de talvez 4900 quintais, utilizando o volume total de 606m³. Com uma densidade da pimenta de 0.6kg/

/dm³ atingimos uma capacidade do porão para uns 5800-5900 quintais. No que se refere ao centro de gravidade da pimenta no porão, pode estimar-se a sua posição longitudinal em 19.6m a vante da perpendicular de ré e 2.83m acima da linha base.

Estimativa das Condições de Carga do Navio

A análise da flutuabilidade e estabilidade do navio require o conhecimento da geometria do navio e da distribuição de massas a bordo. A estimativa destas propriedades para um navio de inícios do século XVII, cujas formas e detalhes constructivos não são conhecidos com rigor, constitui uma tarefa delicada e necessariamente afectada de alguma incerteza. Além disso, várias condições de carga podem ser consideradas, nomeadamente aquelas referentes à viagem de ida e à viagem de regresso, a torna-viagem. Neste estudo, optou-se por estudar as condições de carga na viagem de regresso quando os navios tinham a navegar sobrecarregados o que parece ocasionar numerosos naufrágios na segunda metade do século XVI, especialmente no Cabo da Boa Esperança. A condição de carga do navio à chegada a Lisboa é também considerada neste estudo devido ao seu interesse para o estudo do naufrágio da Nossa Senhora dos Mártires.

O deslocamento do navio foi subdividido nas seguintes parcelas: casco, mastros e vergas, velas, cordame-massame-poleame, âncoras, embarcações de serviço, artilharia, lastro, carga, tripulação, soldados, passageiros, provisões. O peso do casco do navio pode estimar-se em cerca de 398t, com base na estrutura descrita por Castro (2001). Para efectuar esta estimativa, decompôs-se o casco em elementos estruturais, tabuado, etc, para os quais se calculou o peso e centro de gravidade respectivos. Em cada peça da estrutura foram utilizadas as madeiras mencionadas nos tratados de construção naval da época, como por exemplo Oliveira (~1580) ou o Livro Nautico (~1590). A posição do centro de gravidade do navio pôde ser estimada como situando-se 18m a vante da perpendicular de ré e 5.9m acima da linha base.

O peso de mastros e vergas foi estimado por Castro (2005b) em cerca de 26t através do cálculo dos volumes de madeira envolvidos em cada componente e considerando um peso específico para a madeira de 0.52t/m³. Tendo em conta as dimensões dadas nas Tabelas 2 a 4 e Figura 15, o centro de gravidade dos mastros e vergas pode ser estimado como localizando-se 20.25m a vante da perpendicular de ré e 19.45m acima da linha base. O peso das velas, correspondente ao plano vélico que se mostra na Figura 15, resulta da área vélica total, 1789m², multiplicada por 1.0Kg/m², o que resulta em 1.8t. O peso por unidade de área do tecido das velas utilizadas nos navios portugueses do século XVI e XVII é na realidade desconhecido, sabendo-se apenas os tipos de tecido utilizados e as áreas do país onde se manufacturavam estes tecidos, ver Costa (1997). As áreas e centros de massa das várias velas encontram-se indicados na Tabela 10, considerando-se obviamente as velas como planas. O centro de gravidade das velas quando todas se encontram içadas localiza-se 22.5m a vante da perpendicular de ré e 24m acima da linha base. Finalmente, era costume os navios transportarem dois conjuntos de velas (esquipações) resultando num peso total de 3.6t.

Tabela 10. Áreas e centros de massa das velas

Vela	Area (m ²)	Z _g (m)
Mezena	226	22.3
Vela grande	325	35.0
Gávea grande	557	19.0
Traquete	332	19.0
Gávea do traquete	225	32.4
Cevadeira	124	20.3
Total	1789	24.0

O massama-poleame do navio tem um peso estimado de 5t. A localização do centro de gravidade deste conjunto de cabos e aparelhos diversos é, naturalmente, bastante difícil de estimar, pelo que se assumiu que a sua localização seria semelhante ao centro de gravidade das velas. As âncoras transportadas por um navio deste tipo são, de acordo com documentos apresentados em apêndice por Domingues (2004), 4 âncoras de 17 *quintais* cada e 4 âncoras de 16 *quintais* cada, num peso total de 7.8t. As amarras destas âncoras pesam aproximadamente 10.2t. Ambos estes pesos, as âncoras e as amarras, foi assumido que se localizavam no castelo de proa, a 36.5m da perpendicular de ré e 9.5m acima da linha base. O navio também transporta duas pequenas embarcações, o *batel* e o *esquife*, que se assume pesarem um total de 10t, incluindo os seus aprestos. Assumiu-se que estas embarcações eram transportadas no centro do navio, entre os dois castelos, 24m a vante da perpendicular de vante e 8.5m acima da linha base.

A artilharia transportada pela NSM não é conhecida com exactitude, mas em Domingues (2004) apresentam-se vários documentos que detalham a quantidade e pesos da artilharia transportada em naus destas dimensões, a qual é apresentada na Tabela 11. Esta artilharia foi subdividida em 21 armas pesadas e 16 mais ligeiras (a Figura 19 apresenta uma das peças da NSM). O total desta artilharia atinge um peso de 34.9t. A NSM é um navio mercante, os galeões eram navios mais vocacionados para a guerra no mar, pelo que a sua artilharia era, em geral, mais numerosa.

Tabela 11. Artilharia de uma nau de 600 tonéis

Tipo	Peso (quintais)	Z _g (m)
1 camelo	30	6.9
12 esperas	25	6.9
8 pedreiros	13	6.9
10 falcões	7.5	9.5
6 berços	1.8	9.5
Total	519.8	

As minuições para a artilharia podem ser estimadas como pesando 3t e a pólvora transportada poderia ascender a 0.5t. As 21 peças de artilharia pesada foram colocadas na

coberta principal, com centro de gravidade 20m a vante da perpendicular de ré e 6.9m acima da linha base. A artilharia ligeira foi colocada no convés do navio 20m a vante da perpendicular a vante e 9.5m acima da linha base.



Figura 19. Peça de artilharia da Nossa Senhora dos Mártires

Castro (2001) estima que a NSM poderia transportar uma tripulação de 150 homens e de 230 soldados. Adicionalmente, poderiam ser transportados 75 passageiros. Cada homem da tripulação ou soldado poderia pesar 60 Kg e transportar 20Kg de bagagem. Os passageiros poderiam transportar 100Kg cada de bagagem e pesar o mesmo que os membros da tripulação. Assim, o peso total da tripulação, soldados e passageiros mais a sua bagagem poderia ascender a 42.4t. Os passageiros faziam a viagem alojados na tolda e alcçova, mas alguma da sua bagagem viajava no convés. O centro de gravidade dos passageiros e sua bagagem pode ser estimado como localizando-se 8m a vante da PPAR e 9.3m acima da linha base. No que se refere à tripulação e suas bagagens, estima-se que o seu centro de gravidade poderia estar 17m a vante e 4.6m acima da linha base. No que se refere aos soldados, fariam a viagem na coberta principal com um centro de gravidade 17m a vante da PPAR e 6.9m acima da linha base.

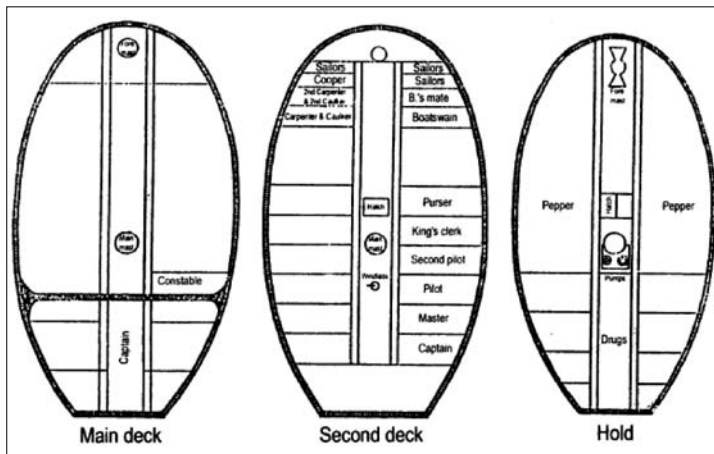


Figura 20. Distribuição da carga e bagagem a bordo de uma nau

Estes são valores médios uma vez que as pessoas se movimentariam a bordo de acordo com as suas tarefas a bordo e que a sua bagagem se distribuiria de forma variável consoante as circunstâncias. De facto, embora em Falcão(1607), ver Figura 20, e num

documento publicado em apêndice a Lopes, Frutuoso e Guinote (1998) se indiquem quais as posições a bordo a ocupar por cada um e pela sua bagagem, indicações estas emanadas da própria Coroa, o segundo documento referido indica detalhadamente os desrespeitos mais comuns por essas normas. Da leitura deste documento resulta evidente a dificuldade de distribuir de forma exacta, nesta reconstrução, as pessoas e sua bagagem a bordo, bem como até em estimar correctamente o peso total da bagagem transportada.

As provisões embarcadas para seis meses de navegação compreendiam água doce, vinho e biscoito. Assumiu-se que o consumo diário seria de 1.8 litros de água por tripulante resultando numa quantidade total de 146t de água. O consumo diário de vinho seria de 0.5 litros, do que resulta um total de 40t. O biscoito era consumido com base em rações diárias de 1.3Kg por dia, pelo que era necessário embarcar 106t. O total destes três itens corresponde assim a um peso de 292t. Contudo, outros alimentos eram transportados, pelo que se assume que as provisões ascendem a um peso de 350t.

A água e o vinho deveriam ser embarcados na coberta inferior, 21m a vante da perpendicular de ré e 4.8m acima da linha base. Uma vez que a capacidade deste espaço é de cerca de 212 tonéis, cuja capacidade oscila entre 1050l a 1250l, conclui-se que os 177 tonéis necessários ao transporte da água e vinho poderiam ser transportados nesta coberta. O biscoito seria transportado na coberta principal, 20m a vante da perpendicular a ré e 7.1m acima da linha base. Estes são valores médios obtidos tendo em consideração os valores de rações diárias indicados em Falcão (1607), bem como a distribuição de espaços dada pelo mesmo autor. As Tabelas 12 e 13 indicam as condições de carga estimadas da NSM à saída de Cochim e à chegada a Lisboa (100% consumíveis e 10% consumíveis, respectivamente).

Tabela 12. Sumário da condição de carga à partida da Índia

	Peso(t)	Lcg(m)	Vcg(m)
Casco	398.0	18	5.9
Mastros e vergass	26.0	20.25	19.45
Velas	3.6	22.5	24
Massame - poleame	5.0	22.5	24
Âncoras	18.0	36.5	9.5
Embarcações	10.0	24	8.5
Artilharia ligeira	12.9	20	9.5
Artilharia pesada	25.5	20	6.9
Lastro	175.0	21.2	1.03
Carga	265.0	19.6	2.68
Tripulação	14.4	17	4.6
Soldados	21.0	17	6.9

Passageiros	7.0	8	9.3
Água/vinho	186.0	21	4.75
Biscoito	106.0	20	7.1
Outras provisões	58.0	20	7.1
Total:	1331.4	19.75	5.13

Tabela 13. Sumário da condição de carga à chegada a Lisboa

	Peso(t)	Lcg(m)	Vcg(m)
Casco	398.0	18	5.9
Mastros e vergas	26.0	20.25	19.45
Velas	3.6	22.5	24
Massame-poleame	5.0	22.5	24
Âncoras	18.0	36.5	9.5
Embarcações	10.0	24	8.5
Artilharia ligeira	12.9	20	9.5
Artilharia pesada	25.5	20	6.9
Lastro	175.0	21.2	1.03
Carga	265.0	19.6	2.83
Tripulação	14.4	17	4.6
Soldados	21.0	17	6.9
Passageiros	7.0	8	9.3
Água/vinho	18.6	21	4.75
Biscoito	10.6	20	7.1
Outras provisões	5.8	20	7.1
Total:	1016.4	19.5	4.94

A Figura 21 mostra em percentagem do deslocamento total do navio, a importância relativa das várias componentes do peso do navio. O maior peso seria o correspondente à estrutura do casco do navio, que atinge quase 30% do deslocamento do navio. Seguiam-se, por ordem de importância, a carga (pimenta) com 20%, a água e vinho com 14% e o lastro com 13%. No seu conjunto, estes quatro pesos perfazem 77% do deslocamento do navio, pelo que as características de flutuabilidade e estabilidade do navio dependem fortemente dos erros cometidos na avaliação de qualquer destes quatro pesos e seus respectivos centros de gravidade.

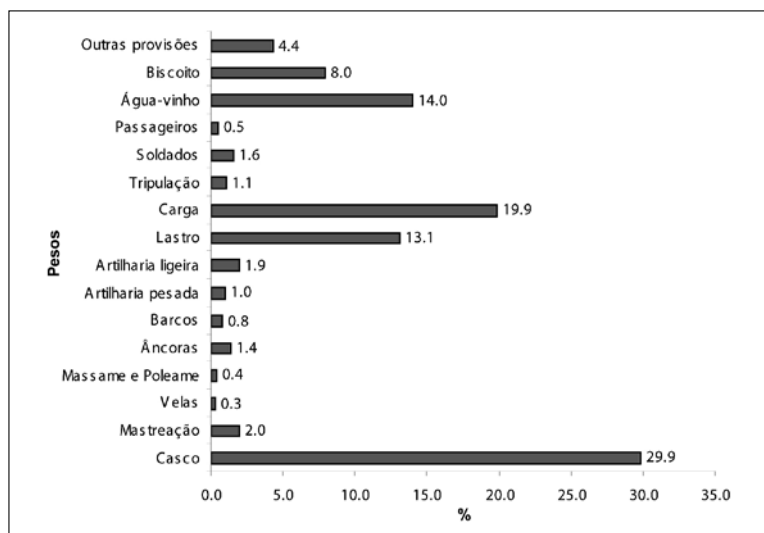


Figura 21. Importância relativa dos pesos a bordo do navio na condição à partida da Índia

QUALIDADES NÁUTICAS DA NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES

Um dos objectivos importantes deste estudo consiste em fazer a caracterização das qualidades náuticas da Nau Quinhentista, ou seja do seu desempenho como máquina de navegar à vela, da sua segurança e também resistência estrutural face às condições de mar durante as viagens, e do seu desempenho como plataforma para acomodar e habitar centenas de pessoas durante períodos de tempo longos. Esta investigação inclui uma componente experimental com modelos à escala e uma componente de modelação matemática e cálculo.

Os dados experimentais dos ensaios com modelos construídos à escala serão utilizados para calibrar os modelos teóricos que representam as forças do vento (testes em túnel de vento), a hidrodinâmica do casco em água tranquila e o comportamento do navio em ondas (ensaios em tanque). Os dados experimentais serão utilizados para calibrar os modelos teóricos existentes, o que é necessário porque estes foram desenvolvidos para os navios e embarcações modernos. Os ensaios experimentais permitem avaliar as características náuticas da Nau em condições seleccionadas, enquanto os modelos numéricos permitirão generalizar a análise para toda a gama de condições. Os modelos numéricos serão utilizados também para avaliar a Rota da Índia e fazer uma série de simulações com o modelo de realidade virtual da Nau.

Nesta secção apresentam-se os resultados obtidos até ao momento e descreve-se brevemente o que está planeado a médio prazo em termos de trabalho experimental e de modelação numérica. Começa-se por calcular as características hidrostáticas e de estabilidade do navio e faz-se uma avaliação da estabilidade por aplicação de um critério actual

para grandes navios à vela. De seguida descreve-se uma metodologia para estimar as velocidades e ângulos com o vento da *Nossa Senhora dos Mártires*, em função da intensidade e da direcção do vento, e apresentam-se os resultados preliminares. Finalmente discute-se os ensaios experimentais planeados a médio prazo.

Avaliação da Flutuabilidade e Estabilidade

Características em Águas Tranquilas

A avaliação das características hidrostáticas do navio foi realizada tendo em conta uma espessura do tabuado do casco de 11cm que foi adicionada às secções transversais do navio. Os castelos de proa e popa não foram considerados estanques, pelo que não se considerou que contribuíssem de algum modo para a flutuabilidade e estabilidade do navio. Contudo, a coberta principal foi considerada estanque, muito embora alguma artilharia nela tenha sido distribuída, o que implica a existência de algumas aberturas no costado, chamadas portinholas, as quais poderiam ser tornadas estanques em alto-mar, segundo algumas indicações da época, mas cuja real estanquicidade pode ser questionada.

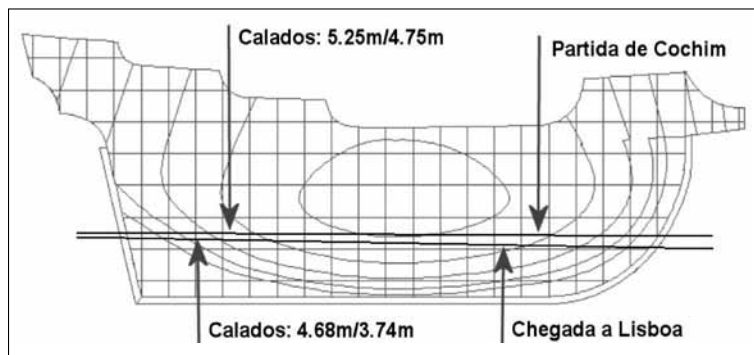


Figura 22. Calados da NSM à partida da Índia e chegada a Lisboa

Os cálculos efectuados mostram que o navio, na condição de carga da Tabela 12, que corresponde à partida de Cochim, flutuaria com uma imersão a meio navio de 5.0m e com um caimento ligeiro a ré de 0.50m (Figura 22). Nesta condição, o bordo-livre até à coberta intermédia seria de 1.1m e ao convés seria de 3.6m. Para esta condição de carga, o navio possuiria uma altura metacêntrica de 1.0m.

À chegada a Lisboa com apenas 10% das provisões, a condição de carga é aquela que se mostra na Tabela 13, que corresponde a uma imersão a meio-navio de 4.21m e uma caimento a ré de 0.94m. Nesta condição, a altura metacêntrica seria 1.13m e os bordo-livres à coberta intermédia e convés seriam de 1.9m e 4.4m (Figura 22).

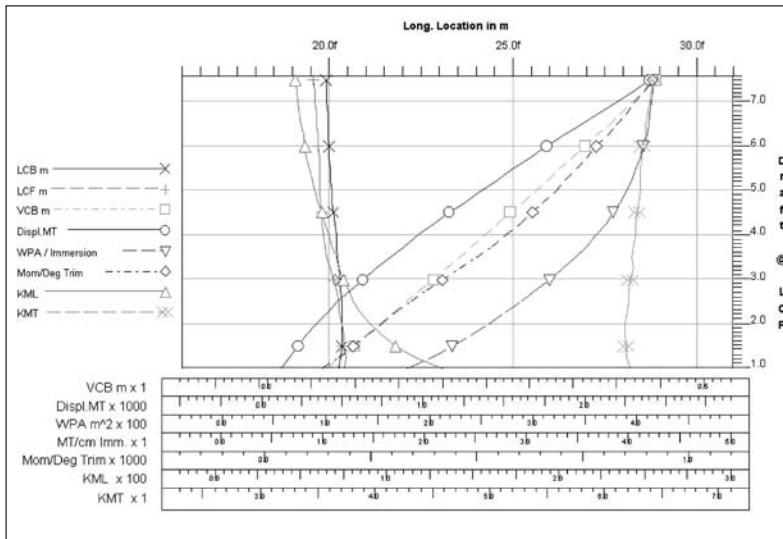


Figura 23. Características hidrostáticas da NSM

A Figura 23 mostra as características hidrostáticas do navio (gráfico de carenas direitas). Pode verificar-se que os centros de carena e de flutuação se localizam ligeiramente a vante de meio-navio (19m avante da PPAR). O gráfico de carenas inclinadas foi também calculado, bem como os coeficientes de forma. O navio possui um coeficiente de finura total de 0.54 para um deslocamento de 1331.4t e de 0.51 para um deslocamento de 1016.4t.

A Figura 24 mostra agora características já relacionadas com a estabilidade a grandes ângulos do navio, nomeadamente as curvas dos braços de estabilidade para a NSM e para outros dois grandes veleiros, o *Gotheborg* e a *Eagle*.

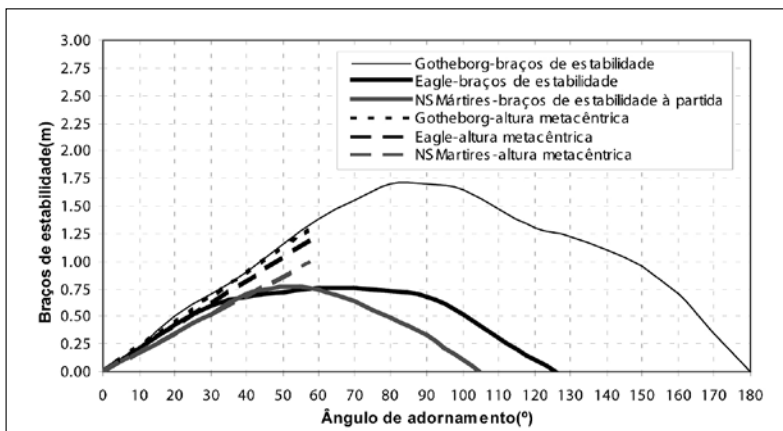


Figura 24. Curva dos braços de estabilidade da NSM e de outros veleiros de grandes dimensões

A Figura 25 mostra as curvas dos braços de estabilidade da NSM considerando a cobertura principal estanque ou não. Pode verificar-se que os braços de estabilidade são muito menores se a dita cobertura não fôr considerada estanque. Pode notar-se que os braços de estabilidade e as gamas de estabilidade se reduzem se a cobertura principal não for considerada estanque. É também notório que a estabilidade do navio melhora à medida que as provisões são consumidas. Isto deve-se à descida do centro de gravidade do navio que advém das provisões localizadas nas cobertas irem sendo consumidas. Neste ponto, este navio está em oposição com o que sucede nos navios modernos, em que os combustíveis e aguadas se localizam no duplo-fundo, pelo que o seu consumo degrada a estabilidade do navio.

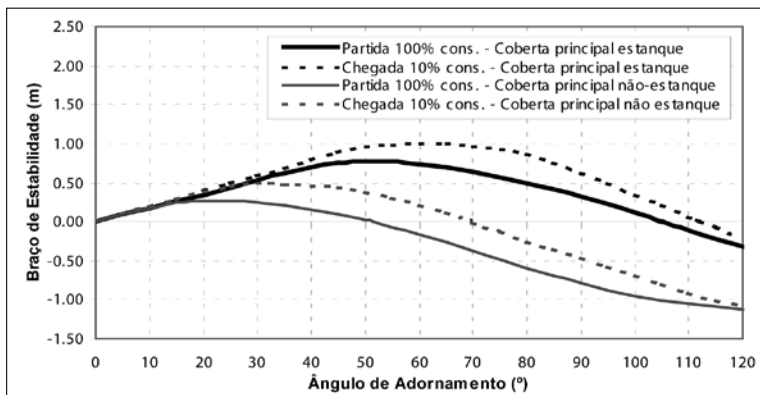


Figura 25. Curva dos braços de estabilidade para diferentes condições de carga e considerando ou não a cobertura principal como estanque

Estabilidade em Ondas

As características de estabilidade do navio na presença de uma onda variam consoante a crista ou cava se encontram a meio-navio. Com a crista da onda a meio-navio ocorre em geral uma redução da estabilidade inicial do navio, uma situação que pode ter ocorrido quando a NSM tentou entrar na barra do Tejo na manhã de 15 de Setembro de 1606. Para os cálculos efectuados, foi considerada uma onda sinusoidal de altura igual a 5m e comprimento igual a 38m, sensivelmente o comprimento do navio. Esta onda tem um declive bastante elevado, encontrando-se no limite de quebrar. As condições de carga consideradas são as que se mostram nas Tabelas 12 e 13.

A Figura 26 mostra os braços de estabilidade do navio em águas tranquilas, mas também com a crista localizada a meio-navio e com a cava localizada a meio-navio. Considere-se primeiro a condição de carga à partida da Índia. Pode notar-se que os braços de estabilidade aumentam a grandes ângulos quando a cava se localiza a meio-navio e diminuem quando a crista se localiza a meio-navio, de forma semelhante ao que sucede nos navios modernos. A altura metacêntrica não mostra variações muito significativas quando a crista da onda se encontra a meio-navio: de 0.97m baixa para 0.96m. Contudo,

quando a cava se encontra a meio-navio, a altura metacêntrica aumenta significativamente para 1.19m. Isto indica que a presença da onda, a pequenos ângulos, contribui apenas para um aumento da estabilidade se a cava se encontrar a meio-navio, sem grandes efeitos no caso oposto.

A mesma Figura 26 também mostra as curvas dos braços de estabilidade na condição à chegada a Lisboa. As tendências de variação da altura metacêntrica e dos braços de estabilidade são as mesmas, sendo apenas de notar que os braços de estabilidade e gamas de estabilidade são maiores do que na condição de partida de Cochim, pelas razões já referidas.

Cálculos semelhantes foram efectuados com uma onda trocoidal de características semelhantes às referidas acima para a onda sinusoidal. Apenas se notam variações um pouco mais pronunciadas da altura metacêntrica e braços de estabilidade. Os resultados acima apresentados levam a concluir que a presença de uma onda sinusoidal longitudinal, provavelmente semelhante às que a NSM encontrou quando tentou entrar no Tejo, não causa uma degradação significativa da estabilidade do navio.

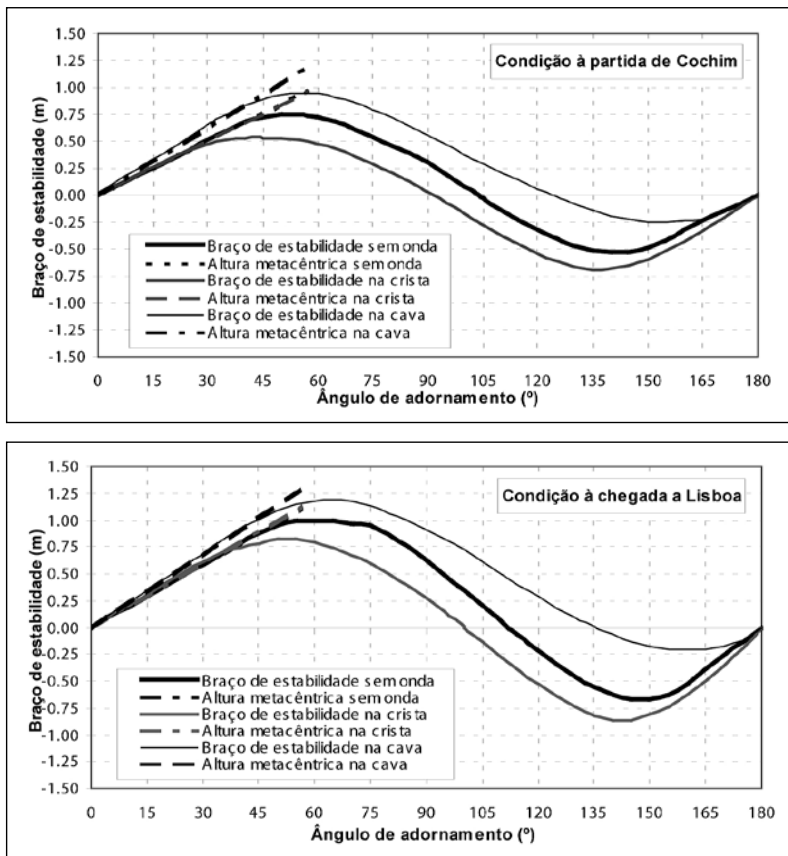


Figura 26. Curvas dos braços de estabilidade em águas tranquilas e com uma crista ou uma cava a meio-navio

Capacidade para ter Área Vélica

A Tabela 14 mostra as razões entre a área vélica e o volume de querena elevado a 2/3 para os veleiros de grande porte já referidos. Esta razão pode variar entre 15 e 17, podendo atingir valores de 20 no caso de pequenos veleiros para competição. Pode notar-se que a NSM possui uma razão próxima do limite inferior daquela gama de variação, o que indica que a área vélica não é excessiva, antes pelo contrário.

Tabela 14. Razão entre a área vélica e o volume de querena

	Nossa Senhora dos Mártires (1606)	Wasa (1628)	Gotheborg (1738)	D.Fernando e Glória (1843)	L'Avenir (1908)	Eagle (1936)
Deslocamento (t)	1330	1210	1214	1849	5507	1731
Área vélica (m ²)	1789	1275	1900	2052	3000	2355
AV/(V ^{2/3})	15.04	11.41	16.97	13.85	9.78	16.61

A Tabela 15 mostra as velocidades de vento necessárias para atingir a submersão da borda do navio com base nas seguintes hipóteses: todo o plano vélico pode ser colocado na direcção longitudinal, vento de través, não há sobreposições de velas, não há interferência dos escoamentos pela presença de outras velas. Esta é uma hipótese conservadora, uma vez que as velas redondas não poderiam ser colocadas na direcção longitudinal devido ao ângulo máximo que se pode bracear estas velas. Este ângulo é desconhecido, para a NSM, mas assume valores da ordem de 30°, segundo Wallis (2003). Foram considerados dois planos vélicos, um completo e outro de pano reduzido, consistindo este na ausência das velas da gávea grande e gávea do traquete. O navio encontra-se na condição de carga à saída da Índia.

Tabela 15. Velocidades de vento para causar a imersão da borda

	Plano vélico completo		Plano vélico reduzido	
Imersão da borda à coberta	18 nós (33 km/h)	10.5°	27 nós (50 km/h)	9.6°
Imersão da borda ao convés	37 nós (69km/h)	33°	56 nós (104 km/h)	30.1°

Pode verificar-se que as velocidades de vento necessárias para submergir a borda ao convés são muito maiores do que as velocidades necessárias para submergir a borda à coberta. Os valores aumentam também muito significativamente quando se reduz o pano. A conclusão geral é que os valores de velocidade do vento necessários para submergir a coberta são relativamente baixos, correspondendo na escala de Beaufort a força 5 e

força 6-7. A estes ventos associam-se alturas médias de vaga de 2m e 3.5m, respectivamente. Para submergir a borda ao convés é necessário um vento correspondente à força Beaufort 8 no caso do plano vélico completo e à força Beaufort 10-11 no caso de plano vélico reduzido. A estas forças da escala Beaufort correspondem alturas médias de vaga de cerca de 5.5m e 10m, respectivamente.

Os valores do ângulo de adornamento indicam que a submersão da coberta ocorre para cerca de 10° de adornamento e para ventos relativamente moderados, pelo que corresponderia a uma situação relativamente frequente. A submersão da borda ao convés ocorre para ângulos acima de 30° e forças de vento muito elevadas, pelo que seria relativamente pouco frequente, quer devido à dificuldade de andar a bordo para ângulos destes, quer pela altura das vagas associadas. Note-se que se sabe actualmente que a partir dos 20° de adornamento a circulação a bordo é muito difícil. Por outro lado, para estados de vento e mar desta ordem de grandeza, as fontes indicam que todas as velas seriam ferradas e o navio passaria a navegar “à árvore seca”.

A leitura dos diários de navegação da época, analisados em detalhe por Malhão Pereira (2001), ou dos relatos da História Trágico Marítima (Gomes, 1735) indica que os excessivos ângulos de adornamento e consequentes problemas de imersão da borda, embarque de água, etc, não parecem ser a preocupação dominante. Na verdade, os problemas estruturais no aparelho vélico, com a quebra de vergas ou mastros, parecem ser mais frequentes, bem como as falhas estruturais no casco, associadas aos elevados esforços na estrutura devidos à acção combinada das ondas e vento. Contudo, este é um assunto que necessita claramente de maior e mais aprofundada investigação, podendo fornecer muita informação qualitativa sobre a natureza dos problemas que mais preocupavam os comandantes, pilotos e mestres das nossas naus.

Estabilidade Intacta do Navio Segundo Critério de Estabilidade Moderno

Os constructores navais portugueses de finais do século XVI sabiam muito pouco sobre a estabilidade de navios, excepto que a colocação de pesos a bordo em posições altas causava uma degradação da estabilidade do navio. Assim, é interessante investigar se uma nau com as características da que se apresentou uma reconstrução, cumpriria ou não um critério de estabilidade para navios intacto moderno. A Organização Marítima Mundial aconselha, em geral, a utilização de critérios de estabilidade intacta e de mau tempo, contidos em IMO-Assembly (1990), mesmo para veleiros de grandes dimensões. Contudo, reconhece esses critérios não são adequados para navios com áreas vélicas de grandes dimensões. Para este fim, a Guarda Costeira estabeleceu um critério que foi entretanto introduzido no Código Federal (1983).

De acordo com este critério, o navio deverá ter numerais X , Y e Z maiores que determinados valores. O numeral X representa uma medida de protecção contra o embarque de água no convés. O numeral Y expressa uma medida de protecção contra o alagamento do interior do navio. O numeral Z indica a capacidade do navio para resistir ao sobreamento. Os numerais são dados por:

onde:

$$\frac{1000.\Delta.HZ_a}{A.b} > X \quad \frac{1000.\Delta.HZ_b}{A.b} > Y \quad \frac{1000.\Delta.HZ_c}{A.b} > Z \quad (1)$$

Δ = deslocamento (t),

A = área lateral projectada do casco e das velas (m^2),

h = distância vertical entre o centro de pressão da área lateral projectada e o centro da área submersa projectada (m).

HZ_a , HZ_b e HZ_c são calculados utilizando:

$$HZ = \frac{GZ_c}{\cos^2 \theta_c} \quad (2)$$

$$HZ_b \text{ (or } HZ_c) = \frac{I}{(\theta_v/2) + 14,3. \sin 2\theta} \quad (3)$$

onde:

θ_c = ângulo de imersão do convés ($^\circ$),

GZ_c = braço de estabilidade (m) ao ângulo de imersão do convés,

θ_v = ângulo de alagamento ($^\circ$) ou 60° , aquele que fôr menor, quando calculando HZ_b ; 90° quando calculando HZ_c ,

I = energia endireitante ($m.rad$) até ao ângulo de alagamento ou 60° , o que for menor, quando calculando HZ_b ; energia endireitante até aos 90° ou ao ângulo de extinção, o que for menor, mas não mais que 120° , quando calculando HZ_c .

Para um navio destinado a navegação em águas não-abrigadas, o critério de estabilidade da Guarda Costeira tem duas partes:

(A) Os numerais devem exceder os seguintes valores:

$$X = 16.4 \text{ t/m}^2 \quad Y = 18.6 \text{ t/m}^2 \quad Z = 20.8 \text{ t/m}^2$$

(B) O ângulo de extinção deve ser maior que 90° .

Os cálculos foram realizados para o plano vélico completo e assumindo que todas as velas actuariam num plano longitudinal, sem sobreposições, e com as áreas indicadas na Tabela 10. Assumiu-se também o navio estanque na coberta principal, isto é, que as portinholas poderiam ser tornadas estanques. Assim, o alagamento progressivo do interior do navio poderia ocorrer apenas através das escotilhas no convés, que se localizam perto do plano de simetria e do mastro principal, originando um ângulo de alagamento maior do que 60° . Os ângulos de imersão do convés à borda serão aproximadamente 28.3° e 39.9° . A Figura 27 mostra os braços de estabilidade e energia endireitante para o navio nas condições de carga à partida da Índia e à chegada a Lisboa. Os ângulos de extinção de estabilidade ocorrem a 104° e 112° , claramente acima do ângulo mínimo requerido de 90° .

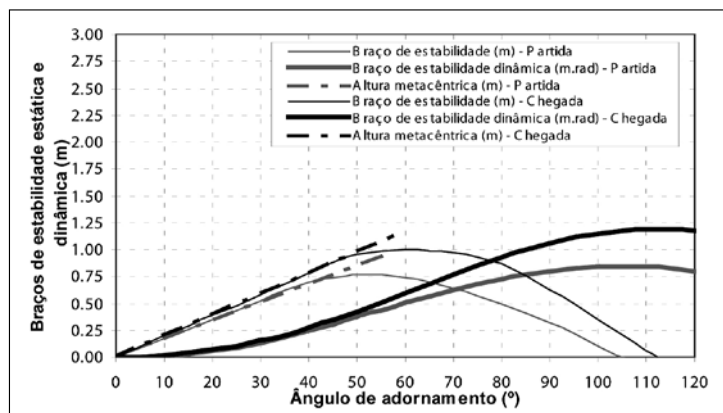


Figura 27. Curvas dos braços de estabilidade da NSM nas condições de carga à partida e à chegada da Índia

Os numerais atingidos pela reconstrução da NSM são indicados na Tabela 16. Pode concluir-se que o navio cumpre o critério de estabilidade em ambas as condições de carga. O numeral X aumenta substancialmente da condição de partida para a condição de chegada devido à substancial diferença de bordo-livre do navio entre as duas condições. Esta conclusão é válida em conjunto com as hipóteses já referidas no que respeita à estanquicidade das cobertas. Na prática, a estanquicidade era em geral pouco satisfatória e a sobrecarga e sobrepopulação práticas comuns. D’Intino (1998) refere que a real distribuição de carga, provisões e pessoas a bordo raramente seguiam os esquemas teóricos indicados em Falcão (1607).

Tabela 16. Numerais e ângulos de extinção nas condições de carga à partida e à chegada da Índia

Parâmetro	Valor mínimo (critério)	Partida	Chegada
X	16.4	19.4	31.1
Y	18.6	21.5	18.9
Z	20.8	31.9	31.7
Ângulo de extinção	90°	104°	112°

Análise Qualitativa das Causas Possíveis para o Naufrágio da NSM

A NSM perdeu-se na manhã de 15 de Setembro de 1606 por encalhe na margem norte da barra do rio Tejo. O naufrágio ocorreu quando o navio tentou entrar no rio, durante uma tempestade com direcção predominante de sudoeste, portanto com mar de popa ou alheta, provavelmente contra uma corrente fluvial forte. A barra do rio encontra-se reduzida por efeito de dois bancos de areia sobre os quais as ondas de grande dimensão costumam aumentar de altura e rebentar. O navio foi provavelmente capturado pelas ondas, perdeu a sua capacidade de manobra e foi empurrado contra as rochas

que flanqueiam a margem norte da barra. O casco do navio foi provavelmente partido contra as rochas submersas em poucas horas. A 19 de Setembro já cerca de 200 corpos tinham sido empurrados pelo mar para a costa, em conjunto com uma maré negra de grãos de pimenta.

A imersão do navio seria de cerca de 4.6m no extremo de ré, assumindo que o navio terá chegado com 10% de provisões a bordo e que não estivesse a tomar água. Com esta imersão, é pouco provável que o navio tenha encalhado mesmo na maré vazia. A causa mais provável para o acidente são as ondas de popa ou alheta terem causado perda de estabilidade direccional e guinada súbita, empurrando o navio para a margem norte da barra. É possível que o navio tenha embarcado alguma água durante a guinada, causando um aumento da imersão e o encalhe nas rochas da margem norte da barra. Dada a elevada estabilidade do navio a grandes ângulos, é pouco provável que o navio tenha soçobrado, sendo mais provável que tenha encalhado com um certo adorno devido à água embarcada e ao corrimento de alguma carga a um bordo.

Estes são os breves e possíveis comentários sobre a perda do navio. Estudos subsequentes sobre as características náuticas do navio e suas qualidades como veleiro podem vir a contribuir para um melhor esclarecimento do naufrágio.

Previsão de Velocidades e Ângulos com o Vento

Equações de Equilíbrio

A velocidade do navio resulta do equilíbrio entre forças aerodinâmicas e forças hidrodinâmicas. As primeiras são induzidas pelo vento, principalmente nas velas, mas também nas obras mortas do casco. As segundas resultam da interacção entre o casco do navio e o fluido. É então necessário resolver as equações de equilíbrio. As forças representam-se num sistema de coordenadas cartesiano, que avança com a velocidade do navio e é solidário com o navio se não se considerar movimentos oscilatórios induzidos por ondas incidentes. A origem está no centro de gravidade do navio e o eixo horizontal x aponta na direcção e sentido do vector de velocidade do navio (U), o eixo horizontal y aponta para bombordo, e o eixo vertical é positivo para cima. A Figura 28 apresenta os eixos coordenados, as forças e momentos nos seis graus de liberdade e o vector de velocidade do navio (cuja direcção é em principio diferente da proa do navio).

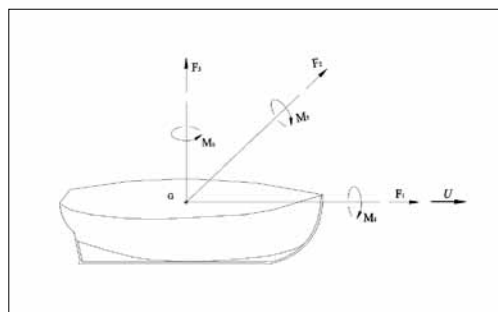


Figura 28. Convenção para os eixos coordenados

Do ponto de vista teórico todos os seis graus de liberdade devem ser considerados, nomeadamente deve ser considerado o equilíbrio de forças nas direcções dos três eixos coordenados, e equilíbrio de momentos em torno dos três eixos. Na prática normalmente resolvem-se apenas três equações de equilíbrio, ou seja, as correspondentes às forças nas direcções longitudinal (F_1) e transversal (F_2), e ao momento em torno do eixo longitudinal (M_3).

Deste modo, assume-se que o equilíbrio vertical e longitudinal do navio está desacoplado dos anteriores e que não afecta os vários parâmetros relacionados com a velocidade do navio. Dito de outro modo, pequenas alterações na imersão e no caimento do navio devido às forças aerodinâmicas são desprezáveis e não afectam o equilíbrio de forças e momentos nas restantes direcções.

Assume-se também que em qualquer situação de vento e atitude do navio, as linhas de acção das componentes horizontais das forças aerodinâmicas e hidrodinâmicas estão sobrepostas. Desta forma não é necessário considerar o equilíbrio de momentos em torno do eixo vertical. Uma vez que o navio segue em linha recta, a condição anterior verifica-se. A dúvida que pode ficar é se o navio segue em linha recta com o leme neutro, ou se será necessário introduzir um ângulo de leme o que aumenta ligeiramente a resistência ao avanço. Se o aparelho vélico estiver bem mareado não será necessário introduzir um ângulo de leme, ou este ângulo é muito pequeno.

Resumindo o descrito nos parágrafos anteriores, para obter a velocidade do navio a navegar à vela e a sua atitude (ângulos de adorno e deriva) tem que se resolver as equações estáticas do equilíbrio horizontal e a equação do equilíbrio de momentos em torno do eixo longitudinal. As Figuras 29 e 30 apresentam esquematicamente estes equilíbrios. As equações a resolver são:

<i>Força propulsora do vento = Resistência ao avanço</i>
<i>Força lateral do vento = Força lateral hidrodinâmica</i>
<i>Momento inclinante do vento = Momento de estabilidade</i>

as quais se traduzem nas seguintes expressões:

$$F_L^{aer}(V, U, \beta, \phi, \delta) = R_{sw}(U) + R_I(U, \beta, \phi) + R_W(U, H_s, T_z) \quad (4)$$

$$F_T^{aer}(V, U, \beta, \phi, \delta) = F_T^{hid}(U, \beta, \phi, \delta) \quad (5)$$

$$M_I(V, U, \beta, \phi, \delta) = \overline{GM}_T mg \sin(\phi) \quad (6)$$

Onde V, U, β, ϕ e δ representam respectivamente a velocidade do vento, velocidade do navio, ângulo de deriva (ver Figura 29), ângulo de adorno e ângulo do vento aparente relativamente às vergas. A resistência ao avanço decompõe-se em três componentes: resistência sem ângulo de deriva nem ângulo de adorno, $R_{sw}(U)$, resistência induzida devido aos ângulos de deriva e adorno, $R_I(U, \beta, \phi)$, e resistência adicionada devido às ondas

que incidem no navio, $R_w(U, H_s, T_z)$, onde H_s e T_z representam a altura significativa e período médio do estado do mar. Assumem-se pequenos ângulos de adorno (até 10-15°) e neste caso o momento de estabilidade é linearmente proporcional à altura metacêntrica transversal, GM_T . M e g representam a massa do navio e a aceleração da gravidade.

Basicamente é necessário calcular a força aerodinâmica (F_A) e a força hidrodinâmica (F_H) e decompô-las em componentes na direcção do avanço do navio e na direcção perpendicular ao avanço. É calculado também o momento transversal induzido por estas forças (M_T) e o momento de estabilidade do navio (M_E).

O problema é que as forças aerodinâmicas e hidrodinâmicas dependem de uma série de parâmetros que são solução do problema, nomeadamente dependem da velocidade do navio, do ângulo de deriva e do ângulo de adorno e do ângulo do vento aparente relativamente às vergas. Ou seja, os resultados do problema são necessários para obter a solução do problema. Por esta razão as três equações estáticas são resolvidas por um processo iterativo que procura a condição de equilíbrio para uma dada intensidade do vento e ângulo do vento real relativamente à proa do navio.

O primeiro passo de facto consiste na estimativa das forças aerodinâmicas e hidrodinâmicas e nas secções seguintes apresenta-se a metodologia utilizada para este cálculo.

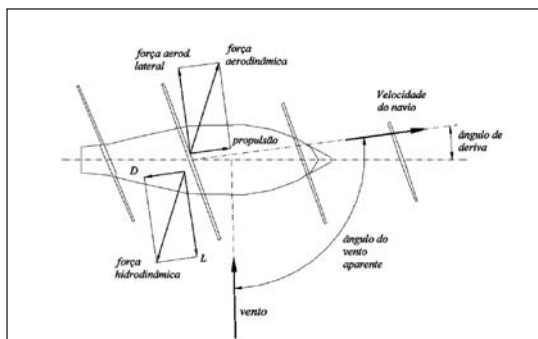


Figura 29. Equilíbrio de forças no plano horizontal

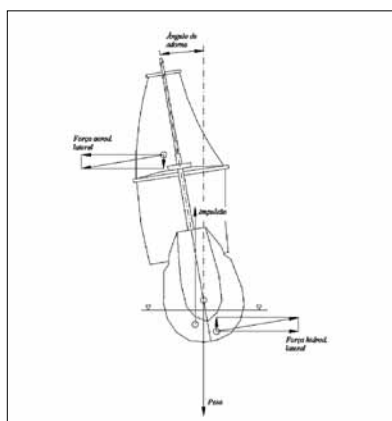


Figura 30. Equilíbrio de momentos em torno do eixo longitudinal

Estimativa de Forças do Vento

As forças aerodinâmicas desenvolvem-se principalmente nas velas, mas é preciso entrar em conta também com as obras mortas pois o casco da Nau é bastante elevado acima da linha de água. Por um lado a força aerodinâmica pode ser decomposta em componentes na direcção do vector de velocidade do navio, que é a força propulsiva e componente na direcção perpendicular a anterior (ver Figura 29). Por outro lado, os resultados de forças aerodinâmicas são normalmente representados por uma componente de sustentação (L - lift), perpendicular à direcção do vento, e uma componente de arrastamento (D - drag), na direcção do vento. Estas duas componentes são apresentadas na Figura 31.

As componentes de sustentação e de arrastamento podem ser representadas por coeficientes aerodinâmicos adimensionais, onde os factores de adimensionalização são a massa específica do fluido, ρ_{ar} , a velocidade do vento (aparente), V , e a área do plano vélico, A_v :

$$C_L = \frac{L_v}{\frac{1}{2} \rho_{ar} A_v V^2} \quad C_D = \frac{D_v}{\frac{1}{2} \rho_{ar} A_v V^2} \quad (7)$$

Normalmente assume-se que os coeficientes aerodinâmicos são independentes da área vélica e da velocidade do vento. Deste modo os coeficientes são iguais para diferentes escalas de navios e modelos geometricamente semelhantes.

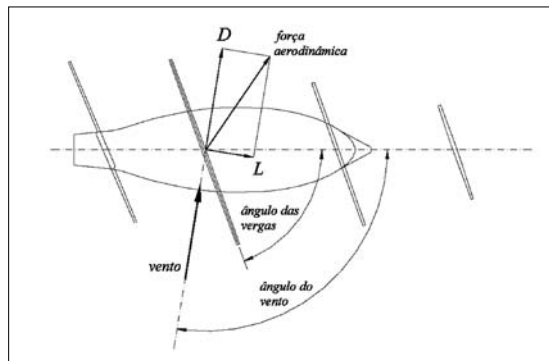


Figura 31. Forças aerodinâmicas na NSM

Há duas formas possíveis de estimar as forças do vento: através de ensaios com modelo à escala reduzida em túnel de vento, ou utilizando métodos computacionais avançados. A segunda hipótese é discutida mais adiante, no entanto, e resumindo, neste momento existe bastante mais confiança nos resultados dos ensaios experimentais. Neste estudo utilizam-se resultados de ensaios experimentais em túnel de vento com um navio semelhante à NSM para estimar as forças do vento na NSM.

Olsson (2005) levou a cabo uma série de ensaios experimentais no Túnel de Vento da Volvo em Torslanda com um modelo do navio histórico Gotheborg. O modelo, cons-

truído à escala 1:20 (comprimento entre perpendiculares de 0.81m), inclui o aparelho vélico com todo o massame-poleame juntamente com as obras mortas do casco da linha de água à borda falsa e castelos (ver Figura 32). O modelo foi posicionado sobre uma mesa rotativa que permite ajustar a direcção da proa relativamente ao escoamento. A balança para medir as forças aerodinâmicas é constituída por um arranjo de células de carga e está sob a mesa rotativa.

Relativamente ao perfil de vento na direcção vertical, este atinge a velocidade do escoamento livre a cerca de 3 metros acima da linha de água do navio, ou seja, todo o aparelho vélico está sujeito ao escoamento livre. No caso real do navio o aparelho vélico está sujeito a um perfil de velocidade. Esta diferença entre a modelação experimental e o caso real não é importante no âmbito da análise aproximada que aqui se faz. A velocidade do vento foi limitada a 6m/s.

Foram realizadas duas séries de testes correspondentes a dois planos vélicos, o primeiro com todas as velas e o segundo sem as gáveas superiores do mastro grande e do traquete e sem as várias velas de estai. A Figura 32 mostra os planos vélicos completo e reduzido do Gotheborg em comparação com o plano vélico da *NSM*, enquanto a Tabela 17 compara as características principais dos dois navios. Observa-se que a *NSM*, embora tenha um número inferior de velas, tem uma área vélica total significativamente superior à do Gotheborg.

Para cada série de ensaios foram realizados vários testes com ângulos das vergas entre os 35° e os 90° (ver Figura 31 para a definição do ângulo das vergas). Finalmente, em cada teste a mesa posicionou-se com vários ângulos da proa relativamente ao vento. No total foram obtidos os coeficientes aerodinâmicos para mais de 100 condições. Neste trabalho analisam-se os dados experimentais de Olsson (2005) com o objectivo de obter as curvas de coeficientes aerodinâmicos em função do ângulo do vento relativamente à proa do navio. Está em causa a selecção do ângulo das vergas apropriado para cada direcção do vento. Utiliza-se como critério a maximização da força propulsiva, logo calcula-se a força propulsiva em função do ângulo das vergas e selecciona-se o ângulo das vergas mais eficiente e obtêm-se os respectivos coeficientes aerodinâmicos.

A Figura 34 mostra os coeficientes de sustentação (C_L) e de arrastamento (C_D) correspondentes ao ângulos das vergas para força de propulsão máxima, em função da direcção do vento relativamente à proa do navio. Na Figura 35 está o diagrama polar $C_L - C_D$ correspondente à força de propulsão máxima. Observa-se que o valor máximo do coeficiente de sustentação é de apenas 0.8 para um ângulo do vento de 60° relativamente à proa (será o vento aparente). É um valor bastante modesto, comparativamente aos das velas modernas, o que reflecte a baixa eficiência do aparelho vélico.

Em ambas as Figuras se comparam os coeficientes para os planos vélicos completo e reduzido e observa-se que são muito semelhantes. Em face desta conclusão, e tendo em atenção que os planos vélicos do Gotheborg e da *NSM* são também semelhantes, entende-se que é razoável utilizar os coeficientes aerodinâmicos do Gotheborg para estimar as forças do vento na *NSM*. Qualitativamente, pensa-se que o aparelho da *NSM* será ligeiramente menos eficiente do que o do Gotheborg, pois a razão de aspecto dos

conjuntos das velas em cada mastro (altura / largura) é mais baixa. Por outro lado, a área de obras mortas da *NSM* é superior. Para se concluir relativamente a este aspecto e obter valores precisos para a *NSM* será necessário levar a cabo ensaios experimentais com um modelo à escala da este navio.



Figura 32. Modelo do navio Gotheborg em testes no túnel de vento da Volvo (Olsson, 2005)

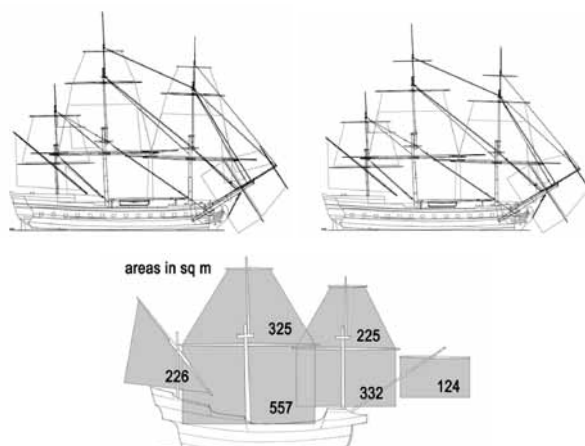


Figura 33. Comparação dos planos vélicos completo (em cima esquerda) e reduzido do Gotheborg e plano vélico da *NSM* (em baixo)

Tabela 17. Características principais da *NSM* e do Gotheborg

	NSM (plano vélico completo)	Gotheborg (plano vélico completo)	Gotheborg (plano vélico reduzido)
Área vélica (m ²)	1789	1474	1207
Comp. entre perpendiculares (m)	38.1	40.6	40.6
Boca (m)	13.0	10.8	10.8
Imersão (m)	5.0	4.5	4.5
Deslocamento (ton.)	1330	1213	1213

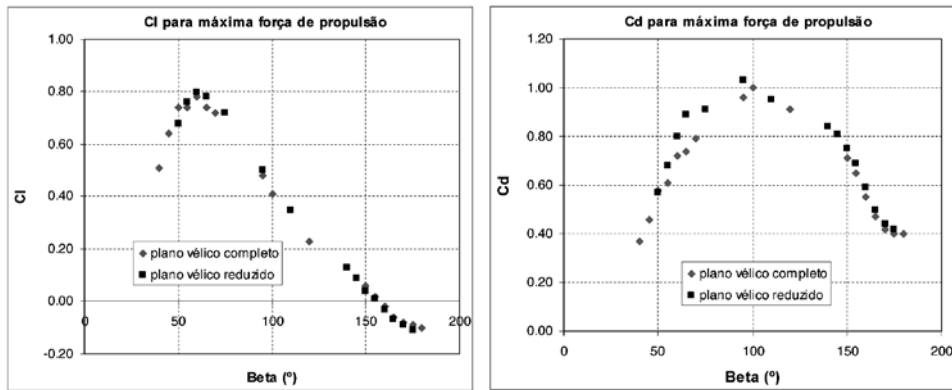


Figura 34. Coeficientes de sustentação (C_l) e de arrastamento (C_d) correspondentes ao ângulos das vergas para força de propulsão máxima, em função da direcção do vento relativamente à proa do navio

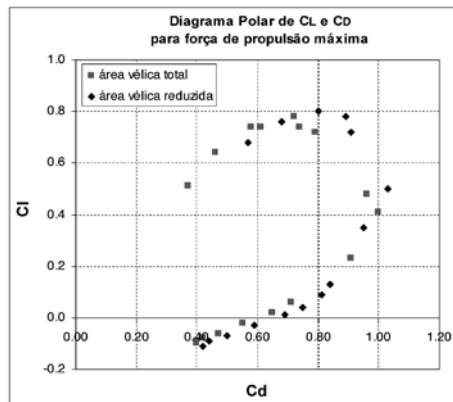


Figura 35. Diagrama polar $C_l - C_d$ correspondente à força de propulsão máxima Forças Hidrodinâmicas no Casco

A interacção entre o casco do navio com velocidade de avanço e o fluido resulta em forças hidrodinâmicas. Simultaneamente, como a linha de acção da força aerodinâmica que se desenvolve nas velas (e nas obras mortas) faz um ângulo com a direcção longitudinal do navio (ver Figura 29), significa que existe uma componente aerodinâmica lateral que deve ser contrariada por uma componente hidrodinâmica lateral, com a mesma intensidade e sentido contrário. Por esta razão o navio adquire um ângulo de deriva, que é definido pela direcção da proa do navio e a direcção do vector de velocidade (Figura 29). Devido ao ângulo de deriva geram-se forças de sustentação no casco (L na Figura 29) que contrariam a componente lateral da força aerodinâmica.

Desta forma, as forças hidrodinâmicas decompõem-se numa força de sustentação na direcção perpendicular ao vector de velocidade do navio e numa componente na

direcção do vector velocidade, mas sentido contrário (Figura 29). A última é a resistência ao avanço que em magnitude é igual à força propulsiva do vento. A resistência ao avanço tem várias componentes, nomeadamente: resistência sem ângulo de deriva nem ângulo de adorno, $R_{sw}(U)$, resistência induzida devido aos ângulos de deriva e adorno, $R_l(U, \beta, \phi)$, e resistência adicionada devido às ondas que incidem no navio, $R_w(U, H_s, T_z)$, onde H_s e T_z representam a altura significativa e período médio do estado do mar.

A forma mais precisa de estimar as forças hidrodinâmicas num navio com velocidade constante é recorrendo a ensaios experimentais com modelo à escala. Este raciocínio é válido especialmente no caso do navio em estudo, pois as suas formas são diferentes das dos navios actuais para os quais existem métodos semi-empíricos que fazem previsões bastante razoáveis da resistência ao avanço. No âmbito deste projecto de investigação, está prevista a realização de ensaios experimentais, mas neste momento ainda não há dados experimentais.

Nesta fase, para estimar as forças hidrodinâmicas na *NSM*, utiliza-se a seguinte metodologia:

(a) a resistência sem ângulos de adorno e deriva é estimada por um método semi-empírico, devidamente validado para formas de casco “semelhantes” às da *NSM* por comparação de previsões com dados experimentais,

(b) a resistência induzida devido aos ângulos de deriva e adorno é estimada utilizando os coeficientes obtidos experimentalmente para navios com formas semelhantes às da *NSM*. Os dados experimentais que se usa como base de trabalho foram obtidos por Harries et al. (2000), que investigaram experimentalmente duas fragatas do século XVIII com dimensões semelhantes à *NSM*. As Figura 36 a 38 apresentam os planos geométricos da fragata francesa Hébé e da fragata sueca Bellona e da Nossa Senhora dos Mártires, enquanto a Tabela 18 mostra as suas características principais em comparação com a *NSM*.

A Nau *NSM* é um navio quase dois séculos anterior às duas fragatas investigadas por Harries et al. (2000) o que se reflecte nas diferentes formas do casco. Apesar dos deslocamentos dos três navios serem semelhantes (o da *NSM* é entre 4 e 10% superior aos outros), a *NSM* tem um comprimento na linha de água inferior, pelo que a relação de comprimento/boca é bastante inferior na *NSM* comparada com as fragatas, nomeadamente 2.9 na comparado com cerca de 3.9. As relações de boca/imersão são semelhantes. Outra diferença que se observa é a quilha e desenvolvimento da quilha para as cavernas ser bastante mais pronunciado nas fragatas do que na Nau.

As duas características onde se identificam diferenças estão relacionadas com a eficiência hidrodinâmica do casco para navegar à vela. Os cascos das fragatas conseguem gerar sustentação hidrodinâmica com o ângulo de deriva de forma mais eficiente do que a *NSM*. Este aspecto é importante quando o navio navega com vento lateral ou à bolina, situações em que a componente lateral da força do vento é importante. Volta-se a este assunto mais adiante.

Nos próximos parágrafos apresenta-se as estimativas de forças hidrodinâmicas para a *NSM* com base, parcialmente, nos resultados experimentais das Fragatas.

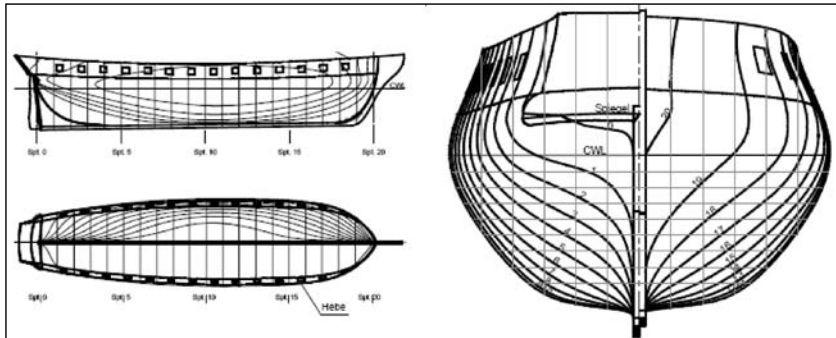


Figura 36. Plano geométrico da fragata francesa Hébé – 1782 (Harries et al. 2000)

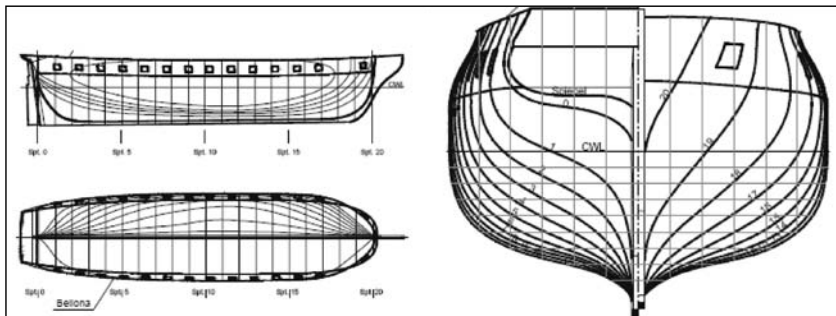


Figura 37. Plano geométrico da fragata sueca Bellona - 1778 (Harries et al. 2000)

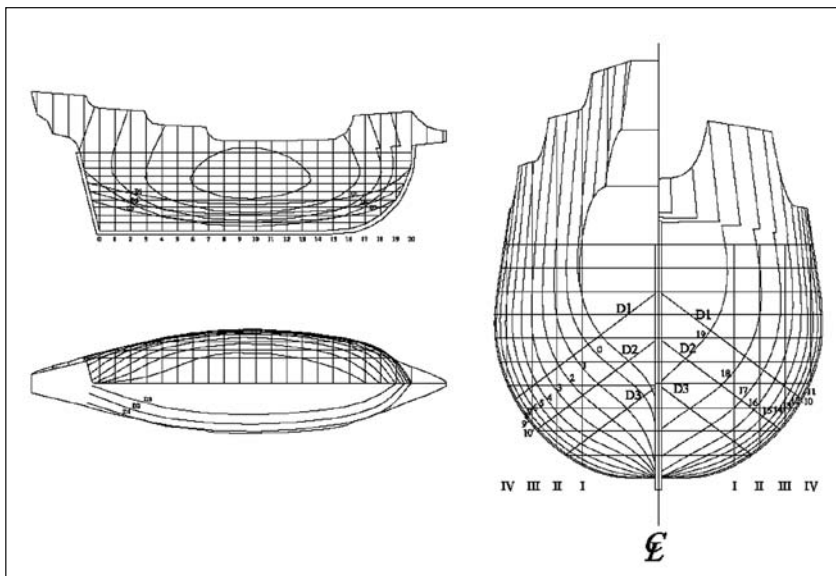


Figura 38. Plano geométrico da NSM - 1606

Tabela 18. Comparação das características principais das fragatas Hébé e Bellona com a *NSM*

	Nau Nossa Senhora dos Mártires (1606)	Fragata Bellona (1778)	Fragata Hébé (1782)
Comprimento total (m)	49.2	53.3	52.6
Comp. entre perpendiculares (m)	38.1	45.2	45.5
Comp. na linha de água - L_w (m)	38.1	46.8	45.9
Boca - B (m)	13.0	11.9	12.0
Imersão - T (m)	5.00	4.46	4.95
Deslocamento - Δ (ton.)	1330	1210	1285
Volume - V (m^3)	1298	1180	1254
Área molhada - A_m (m^2)	565	736	697
Ângulo de entrada linha água ($^\circ$)	60.0	41.0	56.0
L_w/B	2.93	3.93	3.83
B/T	2.60	2.67	2.42
$A_m N^{2/3}$	4.75	6.59	5.99

Resistência sem ângulos

Começando pela resistência sem ângulos de deriva e adorno, e em águas tranquilas, esta é estimada por um método semi-empírico. Os métodos que se utilizam actualmente para aplicações de engenharia são baseados em formulações empíricas, ou semi-empíricas, e resultam de análises de regressão de dados experimentais com modelos e/ou provas de mar. Os resultados são em geral bons, se as formas do casco estiverem dentro dos parâmetros das regressões, ou seja, dentro das gamas de aplicabilidade do método. O problema é que as formas dos cascos dos navios actuais são diferentes das formas dos navios históricos. Isto significa que algum, ou vários, dos parâmetros estão fora das gamas de aplicabilidade, logo quando se utilizam os métodos está-se a extrapolar o que nalguns casos resulta em estimativas erradas.

Para este estudo começou-se por fazer um levantamento dos métodos que existem, e seleccionaram-se cinco que no passo seguinte foram avaliados fazendo cálculos para as fragatas Hébé e Bellona e comparando com os dados experimentais de Harries et al. (2000). Finalmente, conclui-se que o mais adequado é o método de Holtrop (Holtrop and Mennen, 1978, Holtrop, 1984). A comparação entre os dados experimentais e as previsões estão na Figura 39, onde se observa de facto uma boa concordância entre resultados. Assume-se que, se o método de Holtrop prevê adequadamente a resistência em águas tranquilas das fragatas, então pode ser utilizado para prever a resistência da *NSM*.

A Figura 40 apresenta a estimativa de resistência sem ângulo de deriva nem adorno para a *NSM* pelo método de Holtrop. Neste cálculo considera-se a rugosidade do casco pintado e limpo actual (rugosidade cerca de $150\mu m$) e o respectivo coeficiente de resistência foi calculado de acordo com as recomendações do ITTC (International Towing

Tank Conference). Esta hipótese de rugosidade não representa certamente a realidade dos navios históricos, no entanto é apropriada uma vez que, para já, apenas se pretende uma avaliação preliminar da performance da *NSM*.

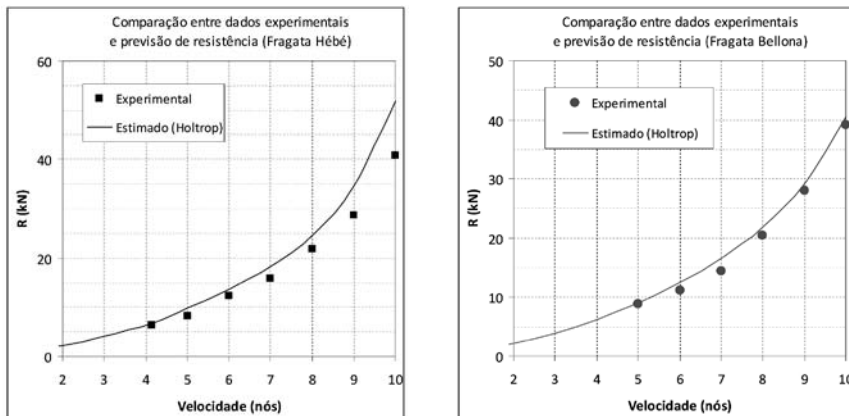


Figura 39. Comparação entre dados experimentais e previsões pelo método de Holtrop da resistência ao avanço sem ângulos de deriva e adorno para as fragatas Hébé e Bellona

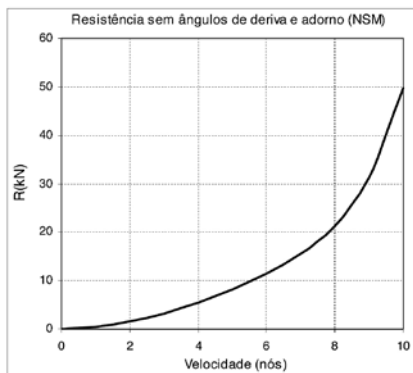


Figura 40. Previsão de resistência sem ângulo de deriva para a *NSM*

Sustentação hidrodinâmica e resistência induzida

As componentes de sustentação hidrodinâmica, L_h , e de resistência induzida, R_I , podem ser representadas por coeficientes adimensionais onde os factores de adimensionalização são a massa específica do fluido, $\rho_{\text{água}}$, a velocidade do escoamento (velocidade do navio), U , e a área transversal projectada do casco, A_t :

$$C_L = \frac{L_h}{\frac{1}{2} \rho_{\text{água}} A_t U^2} \quad C_{R_I} = \frac{R_I}{\frac{1}{2} \rho_{\text{água}} A_t U^2} \quad (8)$$

Assume-se que os coeficientes hidrodinâmicos são independentes da área transversal projectada e da velocidade do navio. Deste modo os coeficientes são iguais para diferentes escalas de navios e modelos geométricamente semelhantes. A Figura 41 mostra as componentes horizontais da sustentação hidrodinâmica e resistência induzida.

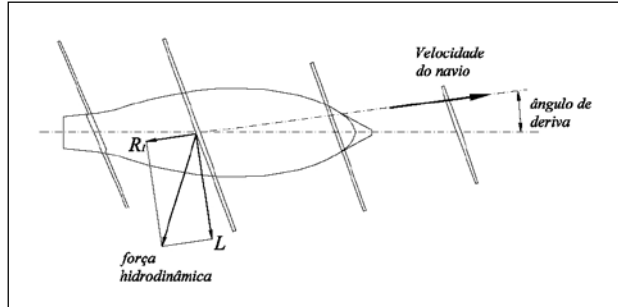


Figura 41. Forças hidrodinâmicas induzidas pelo ângulo de deriva

A sustentação hidrodinâmica está relacionada com o ângulo de ataque que o casco faz com o escoamento incidente, ou seja, com o ângulo de deriva definido pelo eixo longitudinal do navio e a direcção do vector de velocidade. A resistência induzida representa o acréscimo de resistência quando o navio avança com ângulo de deriva e ângulo de adorno comparativamente à condição sem ângulos. A capacidade para gerar sustentação com uma resistência induzida baixa é importante para o navio à vela navegar de forma eficiente com vento pelo través e em especial para navegar à bolina. Dito de outro modo, interessa ter um rácio C_L/C_{Ri} elevado.

Tal como no caso das forças aerodinâmicas, há duas formas possíveis de estimar as forças hidrodinâmicas associadas aos ângulos de deriva e adorno: através de ensaios com modelo à escala reduzida em Canal de Ensaios Hidrodinâmicos, ou utilizando métodos computacionais avançados. Actualmente existe bastante mais confiança nos resultados dos ensaios experimentais. Neste estudo utilizam-se resultados de ensaios experimentais em Canal do modelo da fragata Bellona para estimar as forças hidrodinâmicas na *NSM*.

Harries et al. (2000) levaram a cabo uma série de ensaios com modelos à escala das fragatas Hébé e Bellona em Canal de Ensaios Hidrodinâmicos. Para além da curva de resistência sem deriva e adorno, apresentada atrás, testaram uma matriz de condições para caracterizar a sustentação hidrodinâmica e resistência induzida devido à deriva e adorno. A matriz inclui 3 velocidades de avanço, 5 ângulos de deriva entre 0° e 10° e 5 ângulos de adorno entre 0° e 10° . Estes investigadores analisaram os resultados experimentais e finalmente deduziram expressões matemáticas para representar a *razão de aspecto efectiva*, AR_E , do casco e a *eficiência de Oswald*, e , para estes navios, em função do ângulo de adorno ϕ . Para o Bellona estes parâmetros são dados por:

$$AR_E = -0.000255\phi^2 - 0.002234\phi + 0.479528 \quad (9)$$

$$1/e = -0.001008\phi^2 - 0.035451\phi + 2.551850 \quad (10)$$

Com base em estudos teóricos sobre perfis sustentadores conclui-se que para pequenos ângulos de ataque o coeficiente de sustentação depende linearmente do ângulo de ataque do escoamento (equação 11) e a resistência induzida relaciona-se com o quadrado do coeficiente de sustentação e a razão de aspecto (equação 12):

$$C_L = \left(\frac{\partial C_L}{\partial (\beta \cos \phi)} \right) \beta \cos \phi \quad (11)$$

$$R_I = \frac{1}{\frac{1}{2} \rho_{\text{água}} A_i U^2} \quad (12)$$

De acordo com Whicher e Fehlner (1958), a *razão de aspecto efectiva* para perfis de baixa razão de aspecto relaciona-se com o coeficiente de sustentação, com o ângulo de ataque do escoamento através da seguinte expressão:

$$AR_E = \frac{8\pi \left(\frac{\partial C_L}{\partial (\beta \cos \phi)} \right)}{4\pi^2 - \left(\frac{\partial C_L}{\partial (\beta \cos \phi)} \right)^2} \quad (13)$$

Com base nas equações (9) a (13) calcula-se os coeficientes de sustentação e de resistência induzida em função do ângulo de deriva e do ângulo de adorno.

Utilizam-se estes coeficientes adimensionais, obtidos com base em dados experimentais para o casco do Bellona, para calcular as forças hidrodinâmicas da *NSM*. A hipótese que se assume é que a *razão de aspecto efectiva* e a *eficiência de Oswald* são iguais para as carenas do Bellona e da *NSM*. Tal como discutido anteriormente, o Bellona tem uma relação de comprimento / boca superior à *NSM* e uma quilha mais pronunciada, pelo que é de esperar que a eficiência do seu casco seja ligeiramente superior.

Diagrama Polar de Velocidades

Com base na formulação e dados apresentados nas secções anteriores para o cálculo das forças aerodinâmicas e hidrodinâmicas, é possível resolver as equações de equilíbrio (1) a (3) que resultam na velocidade e atitude da *NSM* em função da intensidade e direcção do vento relativamente à proa do navio. Como se disse anteriormente, as equações têm que ser resolvidas por um processo iterativo de procura da solução, ou seja, dos valores de: velocidade, ângulo de deriva, ângulo com o vento aparente e adorno.

Apresenta-se o resultado no diagrama polar de velocidades da Figura 42. O diagrama polar de velocidades mostra a velocidade do navio em função do rumo relati-

vamente ao vento real. O rumo é definido pela direcção e sentido do vector de velocidade, enquanto o vento real incide da direcção 0° no gráfico para o centro. A velocidade mede-se com a distancia (radial) do centro dos circulos à curva característica do navio e é apresentada em m/s desde 0 a 6 m/s. As três curvas no gráfico correspondem a três intensidades do vento, nomeadamente 5.0, 7.5 e 10.0 m/s. Nos três casos considerou-se que o navio navega com o pano todo. O vento de 10m/s (18.5 nós) talvez esteja próximo do limite para a utilização do pano completo, especialmente para navegação com vento aparente a incidir pela amura, situação em que o momento inclinante é maior. Mas na verdade não se tem neste momento informação quantitativa sobre a redução de área vélica à medida que a intensidade do vento aumenta.

O gráfico mostra que a *NSM* consegue fazer um ângulo mínimo com o vento de aproximadamente 68° e com velocidades entre 1.5 e 3 m/s para vento entre 5 e 10m/s. As velocidades do navio são modestas devido à resistência induzida associada a ângulos de deriva relativamente elevados (entre 8 e 10°). Quando o ângulo da proa com o vento é pequeno a componente lateral da forças aerodinâmica é bastante grande, a qual tem que ser contrariada pela sustentação hidrodinâmica. Por sua vez a sustentação hidrodinâmica é proporcional ao ângulo de deriva.

As velocidades máximas, entre os 3 e os 5m/s, atingem-se para ângulos com o vento real entre os 95° e os 120° . À medida que o ângulo com o vento cresce a velocidade do navio decresce essencialmente devido ao decréscimo das forças aerodinâmicas (ver Figura 34). Com vento pela popa a eficiência do aparelho vélico é baixa porque as velas de vante ficam na sombra das de ré.

Os resultados apresentados são certamente optimistas, tanto em termos de ângulo de bolina como em termos de velocidades atingidas, pelas seguintes razões:

- a) Não se considerou, nesta fase, a resistência adicionada devido à ondulação. Esta componente de resistência relaciona-se com: a reflexão de ondas incidentes no navio, dissipação de energia devido à geração de ondas com os movimentos de arfagem e cabeceio do navio, perda de eficiência tanto do aparelho vélico como do casco como superfície sustentadora quando a navegar à bolina. A resistência adicionada devido à ondulação é mais importante na navegação à bolina e vai perdendo importancia à medida que o ângulo da proa com o vento aumenta. Os seus efeitos reduzem-se também com a redução do vento. Pode-se dizer que não considerar a resistência adicionada em ondas é uma hipótese válida se o navio estiver a navegar junto a terra, com vento de terra.
- b) Os coeficientes de sustentação hidrodinâmica e de resistência induzida utilizados são os da fragata Bellona. A *NSM*, tendo uma relação de comprimento/boca mais baixa e uma quilha menos pronunciada, tem concerteza uma relação de sustentação/resistência induzida mais desfavorável.
- c) Os coeficientes de sustentação e de arrastamento aerodinâmicos utilizados referem-se aos dados experientais do navio Gotheborg. Neste navio, os conjuntos de vela grande mais gáveas e traquete mais gáveas têm razões de aspecto maiores do que os da *NSM*, por isso é de esperar que o aparelho da *NSM* seja ligeiramente menos eficiente.

- d) Nos cálculos de resistência de fricção utilizou-se o coeficiente de resistência usual para casco de navio actual pintado e limpo, no entanto é de esperar que o acabamento dos navios antigos tivesse uma rugosidade média bastante superior.
- e) Nos cálculos utilizou-se, para cada direcção do navio relativamente ao vento, os dados experimentais correspondentes ao ângulo das vergas mais eficiente em termos de força propulsiva. Dito de outro modo, nos cálculos assume-se que o aparelho vélico está sempre mareado no ponto óptimo.

Para melhorar a previsão de velocidades da NSM de forma cientificamente consistente será necessário obter dados experimentais com modelos à escala deste navio, tanto em canal de ensaios hidrodinâmicos como em túnel de vento. Este aspecto é discutido na secção seguinte. No entanto sabe-se como é que, qualitativamente, as características aerodinâmicas e hidrodinâmicas da NSM se devem alterar comparativamente às assumidas na análise anterior. Para se obter o que se entende ser uma previsão mais realista de velocidades da NSM, repetem-se os cálculos assumindo as seguintes alterações relativamente aos cálculos anteriores: (a) no cálculo da resistência de fricção utiliza-se uma rugosidade de 0.5mm (em vez de $150\mu m$), (b) reduz-se o coeficiente de sustentação do aparelho vélico em 10%, (c) reduz-se o coeficiente de sustentação do casco em 15%.

Apresenta-se o novo diagrama polar de velocidades na figura 43. Observa-se que a capacidade para bolinar reduziu-se significativamente, mas ainda assim o navio consegue avançar na direcção do vento. O ângulo de bolina mínimo é agora de 80° . No entanto o resultado anterior ainda assume que o navio navega sem ondas, ou seja, uma situação junto a terra com vento de terra (pequeno fetch). Quando a navegar em mar aberto com vento moderado, ou fresco, a resistência adicionada em ondas e a perda de eficiência do casco e do aparelho vélico levam certamente a que o navio perca a capacidade para bolinar.

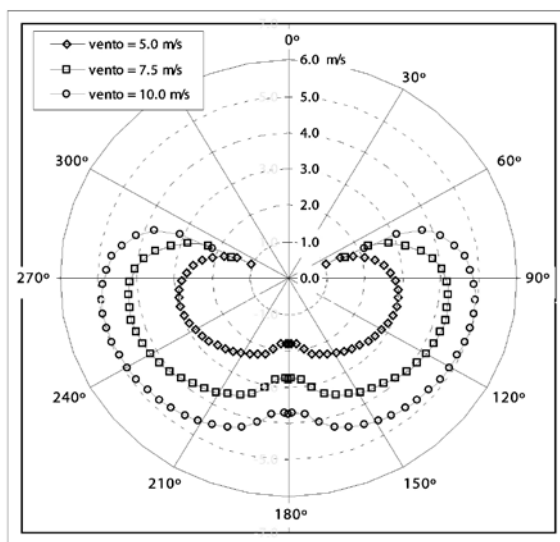


Figura 42. Diagrama polar de velocidades para a NSM

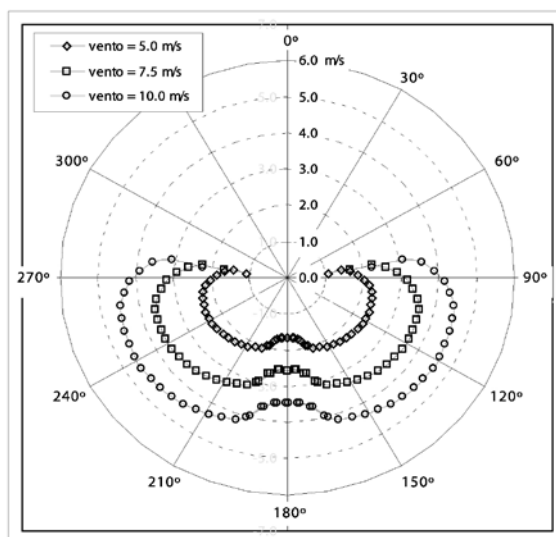


Figura 43. Diagrama polar de velocidades da *NSM* com eficiência do casco e das velas reduzida relativamente aos dados experimentais obtidos para o *Bellona* e *Gotheborg*

Mecânica de Fluidos Computacional

Uma das linhas de investigação deste projecto consiste na utilização dos métodos avançados de cálculo do escoamento de fluidos, ou mecânica de fluidos computacional (*computational fluid dynamics* – CFD), para desta forma obter a caracterização das componentes aerodinâmica e hidrodinâmica de interação do navio com o ambiente. A vantagem é a possibilidade de obter as forças aerodinâmicas e hidrodinâmicas no navio de uma forma bastante mais económica do que através da realização de ensaios experimentais. Desta forma é possível também testar, numericamente, muitas mais condições do que com os ensaios experimentais. Por outro lado as simulações, sendo feitas para a escala do navio, não têm o problema dos efeitos de escala que existem para os dados experimentais obtidos com modelos à escala.

Finalmente, os resultados numéricos incluem muitíssimo mais informação do que os dados experimentais. Enquanto das experiências se obtém basicamente as forças globais, e por vezes as velocidades do escoamento e/ou pressões em pontos seleccionados, os resultados numéricos dão todos os detalhes do escoamento, incluindo linhas de corrente, distribuições de pressão, de velocidade e de elevação da superfície livre no caso de escoamentos com superfície livre.

O problema é que nos métodos mais avançados de cálculo do escoamento de fluidos, embora exista potencial para obter resultados correctos, as soluções dependem bastante da modelação do problema. Basicamente as soluções são muito sensíveis em relação aos

modelos de turbulência utilizados para simplificar as equações de dinâmica dos fluidos, e também em relação à modelação geométrica/numérica do volume do fluido onde as equações são resolvidas e respectivas fronteiras (malha tri-dimensional). Neste momento pode-se dizer que o analista consegue modelar correctamente o problema quando sabe à partida qual é a solução do problema. Deste modo a estratégia a seguir consiste em obter dados experimentais que permitirão calibrar e validar a modelação do problema com mecânica de fluidos computacional e no passo seguinte levar a cabo estudos numéricos para complementar os dados experimentais.

A mecânica de fluidos computacional (CFD) utiliza métodos numéricos, implementados em computadores, para analisar a interacção entre fluidos e superfícies complexas. Basicamente resolvem-se as equações de Navier-Stokes que representam o escoamento de fluidos de uma fase. De facto, mesmo quando se utilizam computadores bastante avançados, o mais comum é utilizar-se soluções aproximadas das equações.

No CFDs, o domínio espacial do fluido contínuo é discretizado em pequenas células que resultam numa malha tri-dimensional (para problemas de escoamento 3D), onde depois são aplicados métodos numéricos para resolver as equações do movimento. Pode-se dividir o processo de resolução do problema em quatro passos:

- a) define-se a geometria do problema (por exemplo a carena do navio, a superfície livre do mar e fronteiras imaginárias no fluido suficientemente afastadas do navio),
- b) o volume ocupado pelo fluido dentro das fronteiras é dividido em células que formam uma malha,
- c) definem-se condições nas fronteiras que representam o escoamento nas fronteiras,
- d) resolvem-se as equações do fluido na forma iterativa.

Descrevendo um pouco melhor o enquadramento teórico, as equações de Navier-Stokes expressam a conservação de momento do escoamento do fluido. Em escoamentos tri-dimensionais, existem três equações para quatro variáveis (3 componentes de velocidade e a pressão), portanto torna-se necessário mais uma equação. A quarta equação é a Equação de Continuidade e representa a conservação de massa. As quatro equações formam um sistema conhecido como as equações de Navier-Stokes completas. Como em geral estas equações não têm solução analítica, precisam de ser resolvidas numericamente. Como se descreveu antes, o mais comum é discretizar o domínio espacial numa malha e resolver as equações nestes pontos. O problema é que as malhas que permitem solução numérica em computador têm os pontos muito afastados um dos outros para permitir a solução do problema em todas as escalas do escoamento, nomeadamente em algumas escalas da turbulência. É então necessário fazer aproximações para entrar em conta com a turbulência do escoamento.

A aproximação mais utilizada para as equações consiste nas Equações de Navier-Stokes com Média de Reynolds (Reynolds Averaged Navier-Stokes Equations - RANSE). Neste caso os termos das equações exactas são representados por modelos de turbulência. A hipótese das RANSE é que ao longo de um período de tempo suficientemente longo, no domínio do fluido, o valor médio das variáveis representativas do escoamento

mantém-se constante. Assim, localmente, as variáveis são representadas pela soma de um valor médio com um valor instantâneo. Para calcular as variações no escoamento devido à turbulência utilizam-se modelos de turbulência. Nos resultados que se apresentam de seguida utiliza-se o modelo de turbulência (k- ϵ).

Resultados Preliminares

Nesta secção apresentam-se alguns resultados do escoamento aerodinâmico em torno do aparelho vélico e obras mortas do casco da *Nossa Senhora dos Mártires*. Não se pretende que os resultados estejam quantitativamente correctos, mas acredita-se que representam qualitativamente o escoamento. O objectivo é mostrar as potencialidades da utilização da mecânica de fluidos computacional no âmbito da presente investigação.

Em termos de modelação do problema, impõe-se a condição de não-eskorregamento do fluido viscoso nas velas, mastros e casco, o que implica que as moléculas de fluido aderem às superfícies. Impõe-se a condição de velocidade constante no escoamento ao entrar na fronteira do volume de fluido, velocidade esta definida pelo analista. Na fronteira de saída do volume de fluido o escoamento é livre.

A malha gerada para as simulações é não-estruturada e com elementos com forma de tetraedro. Na vizinhança dos elementos de interesse (mastros, vergas e velas) a malha é prismática, ou seja, as linhas da malha são paralelas às superfícies. Simultaneamente, a malha é mais densa junto a estas superfícies. O número total de células é de cerca de dois milhões (2,000,000). A Figura 44 mostra a malha utilizada.

As Figuras 45 e 46 mostram o tipo de resultados obtidos para o escoamento aerodinâmico, neste caso com vento a incidir pela alheta do navio. Ambas as figuras mostram as linhas de corrente das partículas de fluido e as cores sobre as superfícies do casco e das velas representam a pressão.

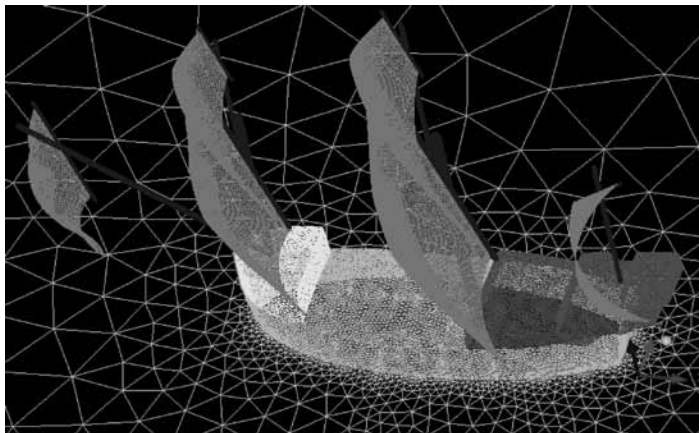


Figura 44 Pormenor da malha tri-dimensional junto ao navio

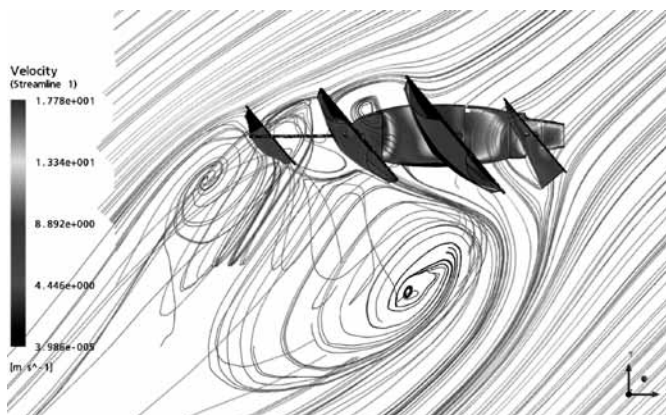


Figura 45. Linhas de corrente em torno das velas e obras mortas da *NSM* e escala de velocidades do escoamento



Figura 46. Linhas de corrente em torno das velas e obras mortas da *NSM* e escala de pressões dinâmicas sobre a superfície das velas e casco.

Trabalho Experimental Planeado

Como se viu na secção 7.2, para se ter uma boa previsão da velocidade da *Nossa Senhora dos Mártires*, em função da velocidade do vento e do seu rumo relativamente ao vento, é necessário ter uma boa caracterização dos coeficientes aerodinâmicos e hidrodinâmicos do navio. A forma mais precisa de obter estes coeficientes é recorrendo a ensaios experimentais em laboratórios especializados com modelos geometricamente semelhantes e construídos à escala. O trabalho de investigação experimental está planeado e nesta secção descreve-se brevemente o que se pretende fazer e o trabalho preparatório já efectuado.

Testes em Canal de Ensaio Hidrodinâmicos

Os testes em tanques de ensaios hidrodinâmicos de navios dividem-se em duas partes, os ensaios em águas tranquilas e ensaios de comportamento dinâmico em ondas. Os primeiros têm como objectivo central obter as forças hidrodinâmicas em função da velocidade do navio e também em função do ângulo de deriva e ângulo de adorno. O objectivo dos ensaios em ondas é a caracterização do comportamento dinâmico da resistência adicionada do navio em ondas.

Estes testes serão realizados com um modelo construído à escala 1:15, que tem um comprimento na linha de água de 2.5m e deslocamento, lastrado, de aproximadamente 400 kg. A Figura 47 apresenta o modelo em preparação.



Figura 47. Modelo para testes em Canal de Ensaio Hidrodinâmicos

O programa experimental em águas tranquilas consiste na realização de ensaios de movimento forçado num tanque de ensaios de manobrabilidade de navios. Os ensaios devem ser realizados por uma carruagem de movimento plano controlada por computador (Computerized Planar Motion Carriage - CPMC). O objectivo é a obtenção das forças e momentos hidrodinâmicos associados ao movimento plano estacionário. As condições a testar incluem várias velocidades de avanço do modelo, vários ângulos de adorno e vários ângulos de deriva.

O modelo deve estar livre em arfagem e cabeceio para adquirir naturalmente a sua sobre-imersão e caimento dinâmicos. O modelo deve estar restringido nos restantes graus de liberdade para serem medidas as respectivas forças e momentos. As quantidades a medir são: (a) forças estacionárias no plano horizontal (na direcção do avanço e na direcção transversal), momento no plano horizontal (momento de guinada) e momento de adorno, (b) imersão e caimento dinâmicos do modelo, (c) a elevação da onda ao longo do comprimento do modelo em ambos os lados. O programa de testes inclui uma matriz com várias velocidades de avanço, cinco ângulos de deriva e cinco ângulos de adorno

Os ensaios de comportamento em ondas servem para obter as funções de transferência dos movimentos absolutos e relativos e ainda a resistência ao avanço adicionada em ondas. É importante avaliar também a influência do ângulo de adorno naquelas respostas do navio. Os testes serão levados a cabo para um conjunto de ondas regulares, várias velocidades de avanço, vários ângulos de adorno e vários rumos do navio relativamente às ondas distribuídos entre ondas pela popa e ondas pelo sector entre o través e a amura.

Ensaio em túnel de vento

Para os ensaios em túnel de vento será construído um modelo à escala do aparelho vélico e das obras mortas do navio. O objectivo é obter as forças aerodinâmicas no aparelho vélico e nas obras mortas. Estas forças serão representadas por coeficientes de sustentação e arrastamento, adimensionais, que se assume serem iguais no modelo e no navio. Pretende-se caracterizar os coeficientes em função do ângulo do vento com a proa do navio e do ângulo das vergas relativamente à proa do navio. Além dos coeficientes aerodinâmicos pretende-se também obter o ponto de aplicação das forças aerodinâmicas, que está relacionado com o momento inclinante e o momento de guinada induzido pelo vento. A matriz de ensaios inclui duas séries de testes, com o aparelho vélico completo e com o aparelho reduzido, ou seja, sem a cevadeira e sem as gáveas. Serão realizados alguns testes em condições seleccionadas para avaliar o efeito de retirar as monetas das velas grande e de traquete.

Ensaio no Mar com Modelo Semi-Autónomo

Finalmente pretende-se realizar ensaios no mar, à vela, e com o modelo semi-autónomo. Significa que todo o modelo, incluindo casco e aparelho vélico, é construído à escala para navegar à vela com controlo remoto e com aquisição de dados a bordo. O objectivo é obter o diagrama polar de velocidades à escala do modelo.

Por um lado, os ensaios em laboratório descritos nas sub-secções anteriores, realizam-se em ambiente controlado e as medições têm um grau de precisão bastante elevado. No entanto os resultados são parciais no sentido em que os problemas aerodinâmico, hidrodinâmico em águas tranquilas e hidrodinâmico em ondas, são tratados de forma desacoplada. Esta forma de tratar o problema global faz sentido pois o que se pretende é obter informação para introduzir no modelo matemático que calcula as velocidades do navio. Desacoplando o problema é também possível transferir para a escala do navio vários tipos de forças que dependem de forma diferente da escala do navio. Por exemplo, as forças aerodinâmicas são proporcionais ao factor de escala ao quadrado, pois dependem da área das velas, enquanto a resistência ao avanço depende (de forma aproximada) do factor de escala ao cubo.

No modelo completo para ensaios no mar, as medições serão menos precisas, e as relações de forças, áreas e volumes, serão diferentes das do navio real, mas as medições referem-se ao problema acoplado. O objectivo é adquirir informação experimental para

verificar o modelo matemático que acopla as várias componentes calibradas a partir dos ensaios experimentais em laboratório. Ou seja, usa-se os dados dos ensaios experimentais em laboratório no modelo matemático para prever as velocidades na escala do modelo com velas, e compara-se o resultado com os dados experimentais do modelo semi-autónomo.

A Figura 48 mostra o modelo à escala para os ensaios no mar à vela. O modelo terá controlo remoto do leme e, se necessário para controlar o seu rumo, também controlo da vela de mezena e da cevadeira. O ângulo das restantes vergas será ajustado antes de cada ensaio. Pretende-se instrumentar o modelo para medir os seguintes parâmetros: velocidade e direcção do vento, velocidade e ângulo de leme do modelo, rumo do modelo e proa do modelo (a diferença é o ângulo de deriva), ângulo de adorno, movimentos oscilatórios em ondas nos seis graus de liberdade. A aquisição de dados será feita a bordo directamente para um computador.



Figura 48. Modelo para ensaios semi-autónomos no mar

MODELOS DE REALIDADE VIRTUAL

Está em desenvolvimento o modelo geométrico de computador que será a base dum modelo de realidade virtual da Nau quinhentista. A Nau virtual permitirá aos investigadores da área das humanidades perceberem de forma adequada como se distribuíam a bordo os espaços, as pessoas, os animais, os mantimentos, a carga, as armas e outros itens. Por um lado, este modelo de realidade virtual permitirá compreender melhor como eram as condições de vida a bordo e ainda como era o desempenho do navio a navegar à vela em diferentes condições de mar.

Por outro lado, um dos objectivos importantes deste projecto é a demonstração e divulgação junto do público leigo da tecnologia de construção naval Portuguesa do século XVI. A Nau virtual será o veículo ideal para fazer esta divulgação.

O modelo de realidade virtual será baseado nos modelos geométricos de computador do casco e aparelho vélico, e do arranjo geral e estrutura interna do navio. O utilizador poderá observar e analisar um modelo realista do navio que inclui a forma do casco, mastreação, velas, cabos e poleame, arranjo geral do convés, subdivisão interna de espaços e detalhes da estrutura. A navegação virtual por fora do navio, será feita com uma câmara de movimento livre. Para navegar dentro do navio será implementada uma câmara do tipo “first person” com funcionalidades de detecção de colisões.

O modelo virtual vai ser utilizado para, em conjunto com os modelos matemáticos desenvolvidos nas fases anteriores do projecto, recriar uma série de situações vividas por uma Nau da Índia, como por exemplo: manobras de orçar e arribar ou virar em roda; a dinâmica do navio em diferentes estados de mar e vento, ou alagamentos e posterior afundamento do navio. Finalmente os modelos geométricos serão utilizados para recriar virtualmente todo o processo de construção do navio no estaleiro, a operação de lançamento à água e instalação da mastreação.

A construção dos modelos geométricos de computador tri-dimensional e de realidade virtual é um processo bastante longo. De facto pode ser encarado como uma tarefa que nunca fica terminada, pois podem sempre ser introduzidos melhoramentos a nível de detalhes. Por outro lado, à medida que este projecto vai evoluindo, e conhecimento sobre este tipo de navios vai crescendo, é necessário introduzir correcções em elementos já desenhados. Espera-se que o processo de modelação geométrica sofra várias iterações nos próximos anos.

Nesta secção descrevem-se os resultados que existem até ao momento em termos de modelação geométrica de computador e modelo de realidade virtual. Como se disse, o processo de desenvolvimento do modelo geométrico é iterativo e espera-se ao ao longo do tempo vá convergindo para uma representação fidedigna da Nau de 600 toneladas do início do século XVII. Este raciocínio aplica-se especialmente à reconstrução da estrutura interna do navio, pelo que se reconhece que a reconstrução apresentada na secção seguinte tem ainda alguns erros. No entanto serve para demonstrar as potencialidades de acoplar uma ferramenta de representação geométrica ao trabalho de investigação nesta área.

Modelo Geométrico da Estrutura da *NSM*

O processo de construção do modelo geométrico de computador começa pelo desenho da quilha, roda de proa e cadaste de acordo com as dimensões apresentadas anteriormente e que seguem a receita do Fernando Oliveira. No passo seguinte desenham-se as cavernas graminhadas com as respectivas dimensões, levantamento e recolhimento (Figura 49). Depois desenham-se as restantes cavernas desde as algomagas de ré e de vante até ao cadaste e roda de proa (Figura 50 esquerda). A forma destas cavernas e o desenvolvimento para os braços e aposturas, segue as linhas do plano geométrico desenvolvido anteriormente.

De seguida desenha-se a grade de popa (Figura 50 direita) e os braços e aposturas tanto das balizas graminhadas como das restantes (Figuras 51 e 52). Os elementos da estrutura transversal do navio são constituídos por caverna, braço e aposturas. O embaraçamento, ou seja a ligação entre as peças, tem uma sobreposição de 7 palmos. Tem-se um embaraçamento entre as cavernas e os braços no porão na zona do côvado. O embaraçamentos dos braços com aposturas e entre aposturas dão-se ao nível dos dormentes de cada coberta do navio. O número de aposturas depende do número de pavimentos.

No passo seguinte desenhavam-se as curvas de convés e de revés que ajudam a sustentar os pavimentos através dos dormentes, do trincaniz e dos vaus (ou latas). Estes elementos estruturais ficam entre curvas de convés (por baixo do pavimento) e as de revés (por cima do pavimento). Depois desenhavam-se as latas, os dormentes e o trincanizes (Figura 51 esquerda).

Seguidamente instalavam-se os pavimentos com tabuado que apoia em cima das latas e corre ao longo do comprimento do navio. Os pavimentos têm as aberturas para os mastros e as respectivas escotilhas (Figura 51 direita). Finalmente desenhavam-se os pés de carneiro que ajudam a suportar as cargas verticais sobre os pavimentos (Figura 53).



Figura 49. Quilha, roda de proa, cadaste e cavernas graminhadas



Figura 50. Cavernas graminhadas e restantes (esq.) e grade de popa (dir.)

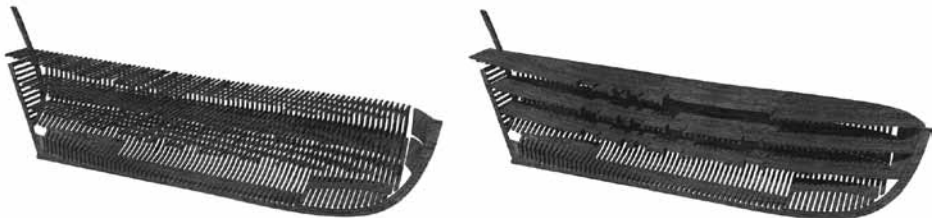


Figura 51. Meio casco com cavername e latas (esq.) e com cobertas e escotilhas (dir.)

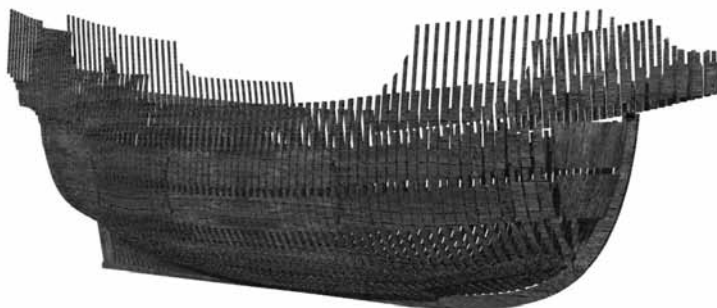


Figura 52. Vista exterior do cavername completo

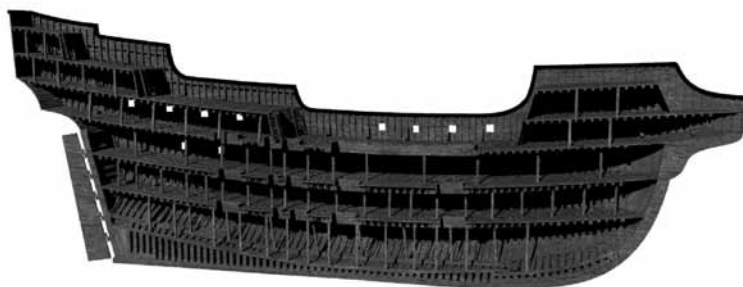


Figura 53. Meio casco da *NSM* com estrutura, incluindo pés de carneiro, forro e leme

Modelo de Realidade Virtual da *NSM*

Os modelos de realidade virtual apresentam o meio que nos rodeia de forma bastante realista e permitem, pelo menos, navegar pelo mesmo meio. Está em construção um modelo de realidade virtual da *Nossa Senhora dos Mártires* e apresentam-se aqui algumas imagens deste modelo (imagens de Audrey Wells, Texas A&M University). A Figura 54 mostra alguns itens da carga que a Nau transportaria e constata-se o realismo da imagem. Na Figura 55 apresenta-se a implementação do modelo num estúdio preparado para simulação de ambientes virtuais, que inclui projecção em ecrans de grandes dimensões e orientados de forma tri-dimensional. Nesta figura a investigadora Audrey Wells navega pelo convés da *NSM*.

O modelo virtual é muito útil para compreender a distribuição de carga a bordo do navio e de facto para permitir fazer esta distribuição de forma realista. A Figura 56 apresenta a distribuição de carga no navio. Finalmente a Figura 57 mostra vista de fora do modelo completo com todo o aparelho vélico.



Figura 54. Alguns itens da carga da *NSM*



Figura 55. Audrey Wells a navegar virtualmente no convés da *NSM*

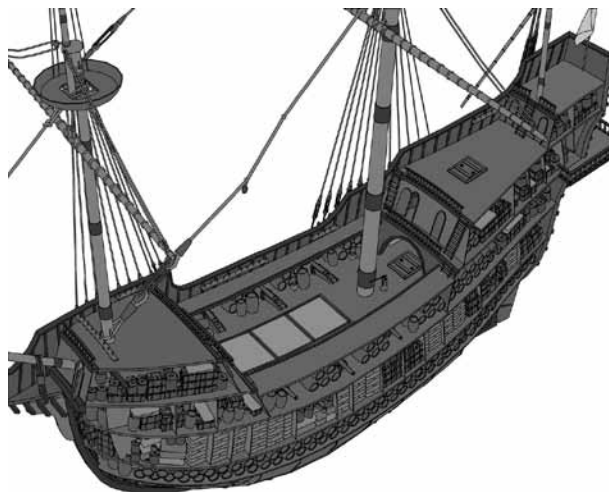


Figura 56. Distribuição de carga a bordo da *NSM*

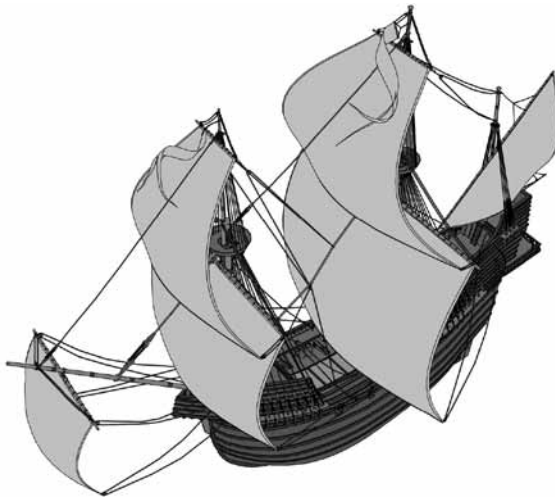


Figura 57. Modelo completo da NSM visto do exterior

CONCLUSÕES

Apresenta-se uma metodologia para fazer a reconstrução de uma Nau Quinhentista e para avaliar o seu desempenho em termos de características náuticas. Dada a escassez de documentação técnica e de dados arqueológicos, haverá certamente alguma incerteza na reconstrução de um navio complexo como uma Nau da Índia. No entanto, acredita-se que seguindo o método descrito se está a dar um passo em frente no conhecimento deste tipo de navio.

Um dos aspectos originais deste projecto de investigação consiste em introduzir a contribuição da área da engenharia e arquitectura naval para estudar um objecto que tradicionalmente estava a cargo dos historiadores e dos arqueólogos. Esta colaboração multidisciplinar está a permitir progredir no entendimento das Naus da Índia.

Neste estudo utiliza-se os resultados da análise dos vestígios arqueológicos da presumível *Nossa Senhora dos Mártires*, juntamente com o tratado de construção naval de Fernando Oliveira, para fazer a reconstrução da forma do casco. Utiliza-se como base o mesmo tratado para reconstruir o arranjo interior do navio e a sua estrutura, embora seja necessário complementar com informação adicional de outras fontes.

Neste momento está feita uma reconstrução da forma do casco, do aparelho vélico e do arranjo de espaços interior, assim como da distribuição de todos os pesos do navio e da sua carga. Estes resultados permitiram fazer uma análise da estabilidade da Nau para várias condições de carga. Conclui-se que, se a Nau fosse carregada de acordo com as práticas recomendadas já na época e as aberturas na terceira cobertura fossem mantidas estanques, o navio teria condições para realizar navegação oceânica de forma segura, pois cumpre os critérios de estabilidade actuais para navios à vela, para o que também muito contribui a sua elevada boca.

Está feita uma avaliação preliminar das velocidades da *nau* em função da intensidade do vento e da sua direcção relativamente à proa do navio. Conclui-se que o navio consegue provavelmente avançar na direcção do vento, embora com um ângulo de bolina modesto. Antevê-se que o navio não consiga bolinar a partir de intensidades de vento moderadas, principalmente se navegar em mar ondoso que induza movimentos de arfagem e cabeceio. Para se obter um diagrama polar de velocidades preciso para o navio será necessário levar a cabo trabalho experimental com modelos construídos à escala, aspecto este que se discutiu no texto.

Finalmente discute-se os benefícios da utilização das ferramentas computacionais modernas, tanto para o cálculo dos escoamentos aerodinâmicos e hidrodinâmicos, como para a representação geométrica e em ambiente de realidade virtual.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi parcialmente desenvolvido no âmbito do projecto “Reconstrução Virtual de uma Nau Quinhentista”, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia através do contrato PTDC/HCT/67337/2006. Os autores agradecem a colaboração de Tomás Vacas e Audrey Wells no desenvolvimento dos modelos da estrutura e de realidade virtual da Nau, de Cosmin Ciortan pela realização dos cálculos CFDs e de Mário Figueiredo e o seu grupo de formandos do Arsenal do Alfeite, na construção do modelo à escala que será testado em tanque de ensaios hidrodinâmicos.

Os autores gostariam ainda de agradecer a preciosa ajuda de Richard Barker, Leonor Freire Costa, Wendy van Duivenvoorde, Jeremy Green, Glenn Grieco, Ab Hoving, Jorge Semedo de Matos, Paulo Monteiro e António Teixeira, a quem consultaram durante o estudo preliminar de diferentes aspectos das características de uma Nau portuguesa.

Referências

- Unkown author ?. Memória das armadas que de Portugal passaram à Índia. *Academia das Ciências*, Lisbon, Portugal.
- Afonso, Simonetta Luz, 1998, Nossa Senhora dos Mártires, *The last voyage*. Lisbon: Verbo/Expo'98.
- Allenstrom, B., Brown, M., Lundgren, J. 2001. An East Indiaman Ship and its Safey. *Proceedings of SNAME Annual Meeting*, October 24-27, Orlando, Florida, USA.
- Alves, F., Castro, C., Rodrigues, P., Garcia, C., Aleluia, M. 1998. Archeology of a Shipwreck. in *Nossa Senhora dos Martires: the last Voyage*. Catalogue of the Portuguese Pavilion at EXPO'98, Lisbon, Verbo.
- Alves, F., Castro, F., Rodrigues, P., Garcia, C., Aleluia, M., 1998, Arqueologia de um Naufrágio, in Afonso, Simonetta L., *Nossa Senhora dos Mártires: A Última Viagem*. Lisboa: Verbo / EXPO'98.

- Andersen, R.C., 1974, *Seventeenth-Century Rigging*, Hertfordshire: Model & Allied Publications Ltd.
- Ataide, A., 1588-1633, *Codices of D. António de Ataíde*, 3 vols., Ms. 4794f of the Houghton Library of Harvard University (microfilm at Lisbon's Biblioteca Central de Marinha).
- Barata, J.G. Pimentel 1989. Estudos de Arqueologia Naval. *Imprensa Nacional-Casa da Moeda*, 2 Vols, Lisbon.
- Barker, R. 1998. Sources for Lusitanian Shipbuilding. *Proceedings of the International Symposium on Archeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*, Lisbon, C.N.A.N.S..
- Baker, M., c. 1570, Manuscript in the Pepysian Library of the Magdalenean College, Cambridge University, CB3 OAG – PL 2820 (microfilm at Texas A&M University's Nautical Archaeology Program library).
- Barker, R. 1998. Sources for Lusitanian Shipbuilding. *Proceedings of the International Symposium on Archeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*, Lisbon, C.N.A.N.S..
- Barker, R., 1986, Fragments from the Pepysian Library, *Revista da Universidade de Coimbra* **32**: 161-178.
- Barker, R., 2002, "Showing the flag in 1521: wafting Beatriz of Savoy" from <http://home.clara.net/rabarker/Showing-the-flag-web.htm>, accessed in May 2007.
- Bandeira, J. S., 1895, *Tratado do aparelho do navio*, Lisboa: Imprensa Nacional.
- Barata, J. G. P., 1989, Achegas para a arqueologia naval portuguesa do século XVI, colhidas em documentos respeitantes à Ilha de S. Tomé, *Estudos de Arqueologia Naval*, 2 Vols., Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- Barros, E.E. 1933. Traçado e Construção das Naus Portuguesas dos Séculos XVI e XVII. *Imprensa da Armada*, Lisbon, Portugal.
- Bass, George F. and van Doorninck, F. H., 1982, *Yassi Ada, A seventh-century byzantine shipwreck*, College Station: Texas A & M University Press.
- Bass, George F, Sheila Matthews, J. Richard Steffy, and Frederick H. van Doorninck, Jr., 2005, Serçe Limani. An Eleventh-Century Shipwreck. Vol. 1, The Ship and Its Anchorage, Crew, and Passengers. College Station: Texas A&M University Press.*
- Bengtsson, S., 1975, The Sails of the Wasa, *International Journal of Nautical Archaeology* **4**.1: 27-41. Boudriot, J., 1987, *The Seventy-Four Gun Ship*, 4 vols., Rochester: Naval Institute Press, 1987.
- Blot, J.Y. 1994. Interpretação do Naufrágio do Navio S. Pedro de Alcântara na Costa de Peniche (1786). *Actas das 6^{as} Jornadas Técnicas de Engenharia Naval*, pp.3-1 a 3-49, Viana do Castelo, Portugal.
- Blot, J.Y., Ruiz, P., Ventura, M.F., Guedes Soares, C. 1994. Aplicação de Métodos Automáticos ao Estudo de Formas de Cascos Antigos. *Actas das 6^{as} Jornadas Técnicas de Engenharia Naval*, pp. 5-1 a 5-35, Viana do Castelo, Portugal.
- Branco, J.N. Rodrigues 1994. A Caravela de Onze Rumos do Livro de Traças de Carpintaria. *Actas das 6^{as} Jornadas Técnicas de Engenharia Naval*, pp.1-1 a 1-35, Viana do Castelo, Portugal.

- Brandt, H., and Hochkirch K., 1995, "The sailing properties of the Hanse cog in comparison with other cargo sailships", in *Ship Technology Research*, 42.1 :3-20.
- Castro, F. 2000. Os Destroços de uma Nau da Índia na Foz do Tejo, Lisboa, Portugal. *Actas do 3º Congresso de Arqueologia Peninsular*, vol.8 – "Terrenos da Arqueologia da Península Ibérica", Porto, ADECAP, pp. 475-495.
- Castro, F. 2001. The Pepper Wreck: a Portuguese Indiaman at the Mouth of the Tagus River. PhD dissertation, Texas A&M University, USA.
- Castro, F. 2003a. A Nau de Portugal – os navios da conquista do Império do Oriente. *Pre-fácio*, Lisbon.
- Castro, F. 2003b. The Pepper Wreck, and early 17th-century Portuguese Indiaman at the mouth of the Tagus River, Portugal. *The International Journal of Nautical Archeology*, Vol. 32, 1, pp. 6-23.
- Castro, F. 2005a. The Pepper Wreck, College Station, Texas A&M University Press.
- Castro, F. 2005b. Rigging the Pepper Wreck: Part I – Masts and Yards. *The International Journal of Nautical Archeology*, Vol. 34, 1, pp. 112-124.
- Castro, F., 2008a, "The Concept of Iberian Ship," *Historical Archaeology* (2008) 42.2: 63-87.
- Castro, F., 2008b, Rigging the Pepper Wreck. Part II: Sails, *International Journal of Nautical Archaeology* (doi: 10.1111/j.1095-9270.2008.00190.x).
- Castro, F. and Fonseca, N., 2006, "Sailing the Pepper Wreck: A Proposed Methodology to Understand an Early 17th-Century Portuguese Indiamen", *International Journal of Nautical Archaeology*, 35.1: 97-103.
- Castro, F. and Fonseca, N., 2008, "A bordo de uma nau da Índia," in Rivas, Manuel Gracia, Ed., *Actas de la 13.ª Reunión Internacional de Historia de la Nautica y de la Hidrografia. Cuadernos de Estudios Borjanos* 50-51:199-235. Borja: Centro de Estudios Borjanos.
- Chavantes, O. J., 1881, *Compêndio do aparelho dos navios*, Rio de Janeiro: Lombaerts & Co.
- Cleary, C., Daidola, J., Reyling, J. 1996. Sailing Ship Intact Stability Criteria. *Marine Technology*, Vol. 33, No. 3, July, pp. 218-232.
- Costa, L.F. 1997. Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa – A Construção Naval no século XVI para a Rota do Cabo, *Patrimonia Historica*, Cascais.
- Crumlin-Pedersen, Ole and Olaf Olsen, eds., 2002, *The Skuldelev Ships I*, Roskilde: The Viking Ship Museum.
- Crumlin-Pedersen, Ole and Athena Trakadas, eds., 2002, *Hjortspring. A Pre-Roman Iron-Age Warship in Context*, Roskilde: The Viking Ship Museum.
- D'Intino, R. 1998. A Gente do Mar na Carreira da Índia. *Catálogo Oficial do Pavilhão de Portugal na Expo98*, Lisbon.
- Domingues, Francisco Contente, 2000, *Os navios da expansão, Dissertação de doutoramento em Historia da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, preparada sob a orientação do Professor Doutor António Dias Farinha*, Lisbon, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- Domingues, F.C. 2004. Os Navios do Mar Oceano – Teoria e Empíria na Arquitectura Naval Portuguesa dos Séculos XVI e XVII. *Centro de História da Universidade de Lisboa*, Lisbon.

- Falcão, L.F. 1607. Livro em que se contem toda a fazenda e real patrimonio dos reinos de Portugal, India, e ilhas adjacentes e outras particularidades, ordenado por Luiz de Figueiredo Falcao, secretario de el rei Filipe II. *Imprensa Nacional Casa da Moeda* (1859), Lisbon.
- Fernandez, M. 1616. *Livro de traças de carpintaria com todos os modelos e medidas para se fazerem toda a navegação, assi de alto bordo como de remo traçado*. Academia de Marinha (1989), Lisbon.
- Fonseca, H.Q. da 1939. A Arquitectura Naval no Tempo dos Descobrimentos. in *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, Baião, A. et al. (eds.), Vol. II, Ática, pp-39-46.
- Fonseca, N., Santos, T.A., Castro, F. 2005 Study of the Intact Stability of a Portuguese Nau from the Early XVII Century, in *Maritime Transportation and Exploitation of Ocean and Coastal Resources*, C. Guedes Soares, Y. Garbatov, N. Fonseca (Eds.), Taylor & Francis Group, London, United Kingdom, Vol. 1, pp. 893-900.
- Garcia de Palacio, Diego, 1587, *Instrucion Nautica para el buen uso de las Naos, su traça, y gobierno conforme à la altura de Mexico*. Mexico: Pedro Ocharte. Partially transcribed by Cesário Fernandez Duro in *Disquisiciones Nauticas* (1880). Madrid: Ed. Instituto de Historia y Cultura Naval, *Vól. V*, 1996: 7-36. Figures accessed from a facsimile edition in CDROM published by the Fundación Histórica Tavera.
- Godinho, R.L. 2005. A Carreira da Índia, Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1649), Fundação Oriente, Lisboa.
- Godinho, V.M. 1987. Os Descobrimentos e a Economia Mundial, 2ª edição, *Editorial Presença*, Lisboa.
- Gomes, B. 1735. História Trágico-Marítima em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiverão as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da Índia. *Publicações Europa-América* (1984), *Vols. 1 and 2*, Lisboa.
- Guinote, P., Frutuoso, E., Lopes, A. 1998. Naufrágios e Outras Perdas da Carreira da Índia. *Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos*, Lisboa.
- Harries, S., Bondel, D., Geistert, K., Hochkirch, K., 2000, *Systematische Untersuchung der Hydrodynamik historischer Großsegler*, Schriftliche Fassung zum gleichnamigen Vortrag, 95. Hauptversammlung der STG, Hamburg, 22-25.11.2000.
- Hazlett, A., 2007, *The Nao of the Livro Nautico: Reconstructing a Sixteenth-Century Indian from Texts*, PhD Dissertation, Texas A&M University.
- Hooijmans, Patrick, 2006, “Hedendaagse technologie versus een 17de-eeuws oorlogsschip,” in Ad van der Zee and Aryan Klein, eds., *Cabier 2. De 7 Provinciën*. Lelystad: Bataviawerf.
- Hoving, A.J. and C. Emke, 2000. *The Ships of Abel Tasman*. Hilversum: Verloren.
- Hoving, A.J. and C. Emke, 2004. *Het schip van Willem Barents: Een hypothetische reconstructie van een laat-zestiende-eeuws jacht*. Hilversum: Verloren.
- Justo Guedes, M. 1985. A Carreira da Índia - Evolução do seu Roteiro, Lisboa, Separata da revista *Navigator*.
- Leitão, H. and Lopes, J. V., 1990, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, (3ª ed.), Lisboa: Edições Culturais da Marinha.

- Lopes, A., Frutuoso, E. Guinote, P. 1992. O Movimento da Carreira da Índia nos Séculos XVI-XVIII, *Mare Liberum*, Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimientos Portugueses, nº 4, pp 187-265, Lisboa.
- Lopes, A., Frutuoso, E. Guinote, P. 1998. *Naufrações e outras perdas da Carreira da Índia (Séculos XVI e XVII)*, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa.
- Malhão Pereira, J.M. (2001), “*Norte dos Pilotos Guia dos Curiozos* de Manuel dos Sanctos Rapozo, Um Livro de Marinharia do século XVIII: Estudo Crítico”, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Departamento de História, Lisboa.
- IMO 1990. Intact Stability Code. Assembly Res. A.749(11), *International Maritime Organization*, London, UK.
- Lavanha, J.B. 1608. *Livro Primeiro da Architectura Naval*. *Academia de Marinha* (1996), Lisbon, Portugal.
- Melo, J. F. P., 1836, *Tratado prático do aparelho dos navios*, Lisbon: Tipografia da Academila Real das Ciências.
- Mendonça, H.L. 1892. Estudos sobre Navios Portugueses nos Séculos XV e XVI. Lisboa, *Tipographia da Academia Real das Ciências*, Lisbon, Portugal.
- Oertling, T.J. 1989a. The Highborn Cay Wreck: The 1986 field season, *International Journal of Nautical Archaeology*, 18.3, pp. 244-253.
- Oertling, T.J. 1989b. The Molasses Reef wreck hull analysis: Final report, *International Journal of Nautical Archaeology*, 18.3, pp. 229-243.
- Oliveira, F. 1580. O Liuro da fabrica das nãos. *Academia de Marinha e Museu Marítimo de Macau* (1995), Macau, PRC.
- Olsson M., 2005, *Performance Predictions for the East Indiaman Gotheborg*, Master of Science Thesis, Report No. X-05/164, Department of Shipping and Marine Technology, Chalmers University of Technology, Gothenburg, Sweden.
- Rees, A., 1970, *Naval Architecture* (1819-1820), Trowbridge and London: Redwood Press.
- Salisbury, W. and Anderson, R. C., eds., 1958, *A Treatise on Shipbuilding and a Treatise on Rigging Written about 1620-1625*, London: The Society for Nautical Reasearch.
- Silva, A. M., 2003, *Sail Power*, Lisbon: Comissão Cultural da Marina.
- Silva, A. M., 2005, *Quem vai pró mar...*, Lisbon: Comissão Cultural da Marina.
- Sousa, G., c. 1630, *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, manuscript 3074 in Biblioteca Geral of Universidade de Coimbra.
- Steffy, J. Richard, 1994, *Wooden Shipbuilding and the Interpretation of Shipwrecks*, College Station: Texas A&M University Press: 79-85;
- Tzalas, Harry E., 1990, “Kyrenia II in the Fresco of Pedoula Church, Cyprus. A Comparison with Ancient Ship Iconography,” in *Tropis 2 Proceedings of the 2nd International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, H. Tzalas, ed. Athens: 323-327.
- US Government 1983. Subdivision and Stability Regulations: Final Rules. *Code of Federal Regulations*, Vol. 46, Ch. 1.

Vidago, J. 1969. Sumário da Carreira da Índia (1497-1640), *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 1-3 a 10-12, Lisboa.

Vidago, J. 1975. Calendário das Armadas da Índia (1497-1640), Separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 4-6 e 7-9, Lisboa.

Wells, Audrey, 2008, *Virtual Reconstruction of a Seventeenth Century Portuguese Nau*. Master Thesis. Texas A&M University, Department of Visualization Sciences, College Station.

ACADEMIA DE MARINHA

O TEMPO, PORTUGAL E A MODERNIDADE

FERNANDO CORREIA DE OLIVEIRA



LISBOA – 2007
XVI

O TEMPO, PORTUGAL E A MODERNIDADE

Comunicação apresentada na Academia de Marinha pelo Dr. Fernando Correia de Oliveira, em 20 de Novembro de 2007

Foi com subida honra e antecipado prazer que aceitei o convite de vir aqui falar um pouco da relação entre o Tempo, a Modernidade e o Portugal que fomos e somos. Um tema que me tem fascinado desde sempre e que me tem ocupado praticamente a tempo inteiro na última década. Permitam-me então a ousadia das seguintes reflexões:

O Tempo, Portugal e a Modernidade

Até à época industrial, o tempo foi sempre local. Não existia, com efeito, a medida do tempo único para os territórios extensos e menos ainda para os Estados e regiões mais vastas. O particularismo da vida social aparecia também nos sistemas de cálculo de tempo. O método mecânica de determinação do tempo torna possível a sua unificação e os governos, tomando o controlo do tempo, impuseram, como única exacta, a sua própria hora a todos os súbditos. O tempo local separava, enquanto que o tempo do Estado, depois o dos fusos horários, se tornou um meio de união, de reforço dos laços. É assim que nasce uma temporalidade única. Hoje, com a Internet e outros meios de comunicação, pode falar-se de um Tempo instantâneo e global, à escala planetária. A importância dada no Ocidente, a partir do século XII, ao carácter indestrutível da escrita, por um lado, e a laicização da temática registada, por outro, fazem os homens preocuparem-se cada vez mais com os registos do passado, com os comportamentos do seu presente, com a maneira como as gerações futuras ajuizarão deles. A vida terrena ganha peso em relação à vida depois da morte. E o tempo das horas canónicas, lento, errático, local, muda-se para a noção laica de dias com 24 horas, iguais em todo o lado, necessárias para o entendimento de novos comércios.

O letargo da Idade Média, em que as comunicações entre pessoas e mercadorias ficaram praticamente interrompidas, em que a circulação de saber como que congelou, foi pouco a pouco tendo o seu despertar primaveril. Às ilhas de saber que constituíam os conventos, mosteiros e outras comunidades religiosas, depositárias de preciosos e escassos conjuntos de textos que tinham sobrevivido à desconstrução do Império Romano e às invasões bárbaras, juntavam-se a pouco e pouco cortes mais ou menos cultas, onde o rei podia ainda não saber ler nem escrever mas se rodeava de um conhecimento cada vez mais laico. Muitas vezes, esse saber era protagonizado por classes marginais, para-nómadas, constituídas por comerciantes judeus, personalidades islamizadas ou recém-convertidas ao cristianismo, que corriam de cidade em cidade – jograis e trovadores, magos e adivinhos, astrólogos e boticários. A Europa do Saber recomeçava a mover-se.

Um dos factores que contribuiu para esse Renascimento “avant la lettre” foi, obviamente, a consolidação de laços sociais entre senhores e vassallos. A Alta Idade Média, com um feudalismo a partir para soluções que dariam os Estados modernos, a Reconquista dos territórios europeus ainda em mãos do Islão, o recomeço dos circuitos comerciais, com cada vez mais segurança, foram dando as condições de “recomeço”.

Mas, para a mudança de mentalidades — do pan-religioso do quotidiano, devido à precariedade da vida e aos temores adjacentes, para uma esfera do privado laico cada vez mais alargada — terá decisivamente contribuído a ideia do carácter indestrutível da escrita. Cada vez há mais textos a circular, primeiro copiados à mão, depois impressos, cada vez há mais gente para os ler. E cada vez mais, os textos deixam a esfera monopolista do religioso para ganharem temas e abordagens totalmente laicas. Os textos aparecem aos olhos dos homens como fixadores de realidades passadas, no seio das quais não se admite a mudança. Encarados como veículos do conhecimento, são o legado de uma geração para a seguinte. Isto rompe a ideia de “ciclo” medieval, grilheta do inexorável e do breve (a vida de cada ser humano), explode para o conceito eminentemente moderno de “progresso”. Começa assim a aparecer no seio da História profana uma linearidade de passado, presente e futuro que a tradição agostiniana considerava absolutamente submetida não só à vontade de Deus como aos seus trágicos ciclos. O futuro profano passa a ser possível de pensar, quando antes apenas o futuro sagrado (a vida além da morte e toda a sua imagética de pavor e paraíso) era concebível.

Como há escrita, os feitos do homem ficam registados. Os feitos dos homens (das gerações) passam a poder ser julgados na posteridade. Vale a pena praticar actos gloriosos, não apenas aos olhos de Deus, mas também aos olhos dos mortais seus pares. Na epigrafia funerária, ao lado da data da morte, aparece a partir do século XIV a idade do defunto. Isto porque, tanto do ponto de vista teológico como profano, a vida e o tempo são agora percebidos como algo de precioso. Desde o século XIII, e a partir das cidades-estado italianas, que a economia europeia se tinha monetarizado, havendo cunhagem maciça de moedas em ouro e prata. Os seus grandes utilizadores são a classe emergente de comerciantes, cambistas, banqueiros, a burocracia notarial, contabilista, copista, etc. Todas estas personagens praticam ofícios que obrigam a quantificar o tempo, antes mesmo de ser possível medi-lo com o relógio. A ideia de que “tempo é dinheiro” é pela primeira vez equacionada.

A contrapor a séculos de trevas e vida curta, isolada e incerta nos campos, ao tempo litúrgico, surge o tempo dos relógios, cada vez mais urbano. Primeiro, esses relógios ainda são pertença das comunidades religiosas. Os sinos tocam, a partir de torres de conventos e mosteiros, as horas canónicas, a que os burgueses vão obedecendo. De dia, o monge relojoeiro ia orientando o seu primitivo relógio mecânico a partir de um mais fiável de sol. De noite, ou em dias encobertos, ele contava o tempo segundo o número de salmos que tinha recitado, ou segundo o número de páginas que tinha lido, ou segundo a quantidade de cera ou de azeite que tinham sido queimados numa vela ou numa lamparina. E fazia soar os sinos a esse ritmo incerto.

As horas canónicas tinham, assim, tempos muito pouco exactos. E sintomaticamente lentos: seguindo o sistema sazonal, havia as “matinas” antes da aurora, a “prima”

ao nascer do Sol, a “terça” às três horas, a “sexta” às seis, a “nona” às nove, as “vésperas” às onze (sendo as quatro últimas contadas a partir do nascer do Sol) e as “completas” depois do pôr-do-sol. Com o tempo, as “nonas” foram antecipadas em três horas, para o meio-dia, e essa é a origem da palavra inglesa “noon”. Os leigos devotos que desejavam participar nesse programa diário precisavam de ter os seus próprios guias, os chamados “livros de horas”. Numa primeira fase, o termo “horas” indica, não um intervalo de 60 minutos, mas partes menos precisas do dia reservadas às tarefas religiosas. Mas, o poder real e municipal quer impor-se. E um dos sinais do seu novo vigor será a construção de torres relojoeiras, a contratação de especialistas para cuidarem dos mecanismos, a imposição gradual dos ritmos e dos tempos laicos do burgo às pulsões oratórias diárias do clero.

A multiplicação dos relógios mecânicos nas cidades, a partir do século XIV, é um movimento explosivo. A generalização da divisão do dia em vinte e quatro horas iguais, cada uma de sessenta minutos, dividindo-se por sua vez o minuto em sessenta segundos eram então princípios puramente teóricos, dada a insipiência dos mecanismos. Mas a reforma das mentalidades era inexorável. O ano já não começava em datas diferentes conforme as cidades ou as regiões, uniformiza-se a data de 1 de Janeiro.

Apesar do inconveniente de contar grande número de batidas, os primeiros relógios com mostradores, eram de 24 horas. E apenas um ponteiro, o das horas. Passou-se depois ao mostrador de 12 horas, que servia para marcar, no mesmo espaço, o dia e a noite. Mas a precisão dos mecanismos tornava ainda desnecessário o aparecimento do ponteiro dos minutos. Assinalavam-se apenas (sonoramente) as horas e os quartos. O ponteiro dos segundos só surge maciçamente no tempo público a partir do século XX, com a electrificação dos mecanismos. De qualquer modo, a padronização do tempo, baseada na razão dos homens e não da dos deuses, tinha começado.

A relojoaria de torre, ou férrea era, como o nome indica, pesada. O passo seguinte à laicização do tempo foi a sua privatização. Ao desejo urbano e burguês de mecanismos menores e mais facilmente transportáveis respondeu o engenho humano. No início do século XVI começaram a ser usadas molas em lugar de pesos como fonte da força motora, o que permitiu avançar para a miniaturização e portabilidade do tempo – passa-se ao relógio doméstico, e deste para o de bolso.

O relógio público, quer estivesse instalado numa igreja ou numa praça, lembrava a passagem do tempo apenas de modo intermitente, mas um relógio doméstico ou de algibeira era um indicador constantemente visível. Impunha-se na vida privada de todos, em todas as situações.

Embora pudesse ser usado para abrir e fechar mercados, assinalar o início e o fim dos períodos de trabalho e dirigir o movimento das pessoas, o relógio público assinalava apenas momentos, e não a passagem contínua do tempo. Mas um relógio de mesa ou de algibeira passava a ser um evocador sempre visível do “tempo usado, tempo gasto, tempo desperdiçado, tempo perdido”.

Como tal, tornou-se estímulo e chave da realização e da produtividade individuais.

Para muitos pensadores ocidentais contemporâneos, a superioridade tecnológica do Ocidente terá começado mesmo com a laicização do tempo e a invenção de maneiras mecânicas de o medir.

É que o relógio não é meramente um meio de manter um registo das horas, mas também de sincronizar as acções dos homens. Para muitos, entre os quais me incluo, o relógio, e não a máquina a vapor, é o elemento-chave da moderna era industrial... Na sua relação com a determinação de quantidades de energia, standardização, automação, e finalmente com o seu próprio produto específico – a medição exacta do tempo, o relógio tem sido a máquina mais avançada na utilização das técnicas modernas; e em cada período ele tem permanecido na vanguarda; o relógio marca uma perfeição a que outras máquinas aspiram.

O Tempo em Portugal

Quando e como começaram os homens e mulheres que habitaram o território a que hoje chamamos Portugal a “pensar” o Tempo, a ter dele consciência, a medi-lo?

Terá sido no Neolítico final e começos da Idade do Cobre (3000-2500 a.C.) que surge a magnífica, exuberante, misteriosa cultura megalítica – esse grande arco atlântico que terá por cenário praticamente a totalidade dos territórios costeiros a que hoje designamos por Portugal, Espanha, França, Irlanda, Dinamarca, Grã-Bretanha e Alemanha.

Aos nossos dias, chegaram conjuntos monumentais, pedras enormes, por vezes gravadas, colocadas umas sobre as outras, umas ao lado das outras, mas especialmente orientadas – antas ou dólmenes, menires, cromeleques, que os especialistas associam a espaços sagrados, a monumentos funerários, mas também à surpreendente função de marcadores do tempo.

Portugal é especialmente rico nesses conjuntos, nomeadamente no Alto Alentejo, na Beira Baixa, no Minho. Os monumentos megalíticos deste tipo, sem excepção estão todos dirigidos para o quadrante situado entre nordeste e sudeste, ou seja, para os pontos de amplitude máxima e mínima do nascer do Sol ao longo do ano.

As localizações dos cromeleques sugerem desde logo o conhecimento da orientação solar, ou seja, das direcções equinociais e solsticiais, cujos azimutes podiam ser medidos através de linhas virtuais que ligavam determinados pontos do cromeleque, como o seu centro, a relevos evidentes da paisagem envolvente.

Temos pois que, os primeiros calendários “portugueses”, ainda e sempre prontos a funcionar, a indicar equinócios e solstícios, datam de há cinco mil anos.

Os primeiros relógios de sol terão entrado no território que é hoje Portugal através da conquista romana. Mas é grande a raridade e escassez de referências a esse tipo de artefactos. Deste período, foram encontrados até hoje alguns exemplares, como um, em barro, em Conímbriga; um, de quadrante esférico, proveniente da vila romana da Herdade da Olivã, Campo Maior, junto à fronteira espanhola; ou um fragmento, em pedra, no teatro romano de Lisboa e outro, também em pedra, na vila de Freiria (S. Domingos de Rana, Cascais).

Mas o exemplar mais interessante, até porque o único rigorosamente datado e aquele que alguma controvérsia tem gerado, é um que não foi até hoje descoberto mas cuja existência está documentada numa inscrição.

Estamos a referir-nos a uma lápide romana, de 16 a.C., encontrada em Idanha-a-Velha (antiga Egitânia). A inscrição nela contida, uma das mais antigas que se conhecem em território da Lusitânia, diz-nos que um tal Q. Iallius Augurinus mandou construir, à sua custa, um “(h)orarium” (relógio), que ofereceu à cidade de Igaeditanis. Só nos resta a lápide e não nos chegou o “horarium”, pelo que hoje ainda se discute se seria um relógio de sol ou uma clepsidra.

Em 1377, seguramente, a Sé de Lisboa instala “um relógio de torre, batendo sinos.” Segundo os registos, terá sido seu autor um tal “mestre João”, francês. É a primeira referência segura, em território nacional, a um relógio mecânico, de torre – a chamada relojoaria grossa. Sintomaticamente, foi pago em partes iguais pelo Rei D. Fernando (Nobreza), pelo Cabido (Clero) e pelos Homens Bons da cidade (Povo).

O casamento, em 1387, da filha de João de Gant, D. Filipa de Lencastre (1360-1415), com o rei português D. João I (1357-1433) inicia, por um lado, a dinastia de Avis, por outro, o relacionamento sistemático dessa casa real com a Inglaterra e com as fontes de saber científico que vinham do norte e centro da Europa. A relojoaria que entra em Portugal a partir dessa altura é predominantemente da chamada “escola inglesa”.

O século XV foi acentuando a importância do tempo público, marcado primeiro a partir de relógios de torre de mosteiros, com mecanismos que accionavam os sinos, passando a pouco e pouco a estar instalados nas torres municipais. Em Portugal, um frade leigo, João da Comenda, sabia ler e escrever. E fazia “bons” relógios, graças aos seus conhecimentos de serralheiro.

“No ano do Senhor de 1478, sendo vigário provincial frei João da Póvoa: requereu-lhe um frade leigo que se chamava Frei João da Comenda, natural de São Pedro do Sul, morador nessa altura em Orgens, perto de Viseu, licença para construir um Relógio de Rodas de Ferro. Porque o engenho lhe dizia que o poderia fazer bem [...] E o dito vigário lhe deu esta licença, mandando ao guardião de São Francisco de Orgens que lhe fizesse a despesa do ferro e pagasse o ferreiro que lhe forjasse as rodas e o artifício, se não que ele compassaria e limaria e pregaria e faria tudo o que lhe cumpria, e que fizesse logo um relógio para o dito mosteiro. À qual cousa aviada meteu mão à obra com despesa de 500 reis”. É o primeiro caso registado de um relógio feito por um relojoeiro português.

No século XVI, a família Behaim, natural de Nuremberga, e com negócios em Lisboa, terá sido a responsável pela importação de muitos instrumentos científicos, entre os quais belas meridianas em marfim (relógios de sol) e pela introdução dos primeiros relógios mecânicos portáteis, os chamados “ovos de Nuremberga”.

No tempo da Expansão, os ocidentais, liderados pela Coroa portuguesa, pelo respectivo Padroado e pela Companhia de Jesus, conseguiram introduzir-se nos corredores do poder na China, no Japão ou no que é hoje o Vietname, através de relógios mecânicos e autómatos, que muito maravilhavam imperadores e *shoguns*. Padres portugueses construíram relógios para a corte de Beijing, chefiaram o Observatório Astronómico local ou o de Hainan (nome do antigo reino vietnamita) e fundaram mesmo a primeira escola de relojoaria do Japão.

O golpe de 1640, liderado por nobres descontentes com a situação, procurando a recuperação da independência de Portugal, é uma operação militar. Decorre na zona do

Paço e, como operação militar, necessita de um emissor de tempo comum, que sincronize as acções a desenvolver.

Diz D. Luís de Menezes na *História de Portugal Restaurado* que o grupo de Conjurados decidiu na última reunião antes da revolta, lendariamente realizada no Palácio dos Almadas, ao Rossio, avançar a acção para sábado, 1 de Dezembro de 1640. E que, “com o menor rumor que fosse possível, se achassem todos junto ao Paço, repartidos em vários postos, e que tanto que o relógio desse nove horas saíssem das carroças ao mesmo tempo”. Mais à frente, nesse mesmo dia, os conjurados, “impacientes, esperavam as nove horas, e como nunca o relógio lhes pareceu mais vagaroso, tanto que deu a primeira, sem aguardarem a última, arrebatados do generoso impulso saíram todos das carroças e avançaram ao Paço”. O resto, já se sabe. Portugal recuperou a independência, que tinha estado hipotecada a Espanha nos 80 anos anteriores. O relógio que deveria bater as nove horas era, possivelmente, o do Paço da Ribeira, com torre própria desde os tempos de D. Manuel I.

O tempo de D. João V é glorioso para a relojoaria nacional: com o ouro do Brasil, importam-se dos melhores mecanismos que havia na Europa, sendo disso paradigma os dois exemplares de torre vindos de Antuérpia e que equipam o Convento de Mafra. Além disso, D. João V mandou reformular o Paço da Ribeira e encomendou uma torre do relógio ao arquitecto italiano Canevari. O edificio ficou rapidamente célebre não só em Lisboa como em todo o país, pela sua opulência e pela qualidade do mecanismo do relógio ali instalado (possivelmente de origem flamenga, como os dois extraordinários exemplares que o rei encomendou para o Convento de Mafra). Forasteiros vindos de toda a Europa também faziam notar o esplendor barroco desta torre. Mas a torre teve vida efémera e foi arrasada aquando do Terramoto.

Em Portugal, também se tentou um “terramoto” nas mentalidades. À procura do Progresso e de uma industrialização que não chegou a arrancar maciçamente. Uma das raras tentativas de implantar no país uma indústria relojoeira foi feita pelo Marquês de Pombal. A par da Real Fábrica das Sedas, instalada na zona lisboeta do Rato, o primeiro-ministro de D. José contratou mestres relojoeiros franceses para administrarem, em regime de concessão, uma Real Fábrica de Relógios. O curto e atribulado período de laboração da fábrica não deixou rasto nem tradição. Sintomaticamente, a sociedade portuguesa não se dava bem com as regras da mecânica, da micro-mecânica, da precisão.

Mas Sebastião José de Carvalho e Melo era um português muito especial. A sua mentalidade estava verdadeiramente “fora” do todo nacional. O Tempo, como instrumento de poder, assumia nele um esforço de laicização das mentalidades.

Na sequência do terramoto de 1 de Novembro de 1755, o marquês faz emitir para todos os bispados do reino um inquérito a que os párocos respectivos deveriam responder com a brevidade possível.

Esse inquérito, emitido a 20 de Janeiro de 1756, é de um rigor científico e metodológico inédito para a época, revelando muito da mentalidade de Sebastião José, um “iluminado”.

O conjunto das inúmeras respostas, vindas de todo o território, “é o evidente testemunho da mudança que se processa no reino sob o ângulo de um outro modo de encarar o tempo, ou seja, a substituição do tempo canónico pelo tempo do relógio”.

A hora do desencadear do sismo apresenta-se, na maioria dos casos, pelas nove horas e trinta da manhã, embora haja respostas que vão das nove às dez horas. O espaço de tempo da duração do fenómeno varia entre os 3-4 minutos e o quarto de hora. “Para lá da existência em algumas respostas, de manifestações do tempo canónico, anote-se, praticamente em todo o reino, como facto que não deixa de ser significativo do processo de mudança de paradigma, a homogeneidade do ‘tempo do relógio’ e a sua necessidade como referente”. Talvez fosse mais a grelha racional do inquérito do marquês a obrigar à “laicidade” das respostas e não tanto a mudança de mentalidades dos párocos do reino, arriscaríamos nós...

“Se, por um lado, se assinala a coincidência horária no desencadear do sismo e a existência de relógio na torre de grande número de povoações, por outro, verifica-se a mágoa acerca do relógio que ‘anda poucas vezes certo’ ou o lamento daqueles em cuja terra ‘não há relógio’ que ajude à resposta correcta. A existência, ainda, de informação estribada nas ‘pessoas que estavam em terra de relógio’ potencia, em tempo de mutação, as anteriores observações e a necessidade de uma medida de tempo análoga”.

“Pode afirmar-se que, no pombalismo, existe uma evidente percepção de como governar a sociedade, que se articula com uma nova noção de tempo, que já não se rege pelo sino do campanário mas pelo relógio da torre, i.e., um tempo que se adequa ao espaço físico, mas sobretudo ao espaço das relações e, obviamente, da comunicação e da informação”, defende o historiador José Augusto dos Santos Alves, que foi o primeiro a trabalhar o inquérito. Trata-se de uma reorganização da sociedade no seu todo político, social, administrativo e onde a medição do tempo canónico é trocada pela medição mecânica do tempo.

Neste sentido, o inquérito pombalino acerca do sismo de 1755 “dá ao tempo uma outra significação que não a intimamente escatológica, mas antes a de uma nova concepção da intemporalidade, em harmonia com um outro mundo de vida que se avizinha”.

Em 1755 publicava-se em Lisboa um folheto científico onde se dava conta de um eclipse parcial da Lua, observado nesta cidade a 27 de Março desse ano. Eram seus autores os jesuítas Eusébio da Veiga e José Teixeira.

O que o opúsculo tem de interessante, resume-se a dois factos: prova que Portugal, e especialmente os jesuítas, estavam tão avançados como o resto da Europa no capítulo da astronomia, que eram capazes de fazer relógios dos mais modernos para o tempo, que os auxiliavam nas suas observações. Nota curiosa, trata-se da primeira vez que detectámos, em documentos escritos portugueses, a noção do segundo como unidade de tempo.

Escrito em latim, o opúsculo diz a abrir: “Para a medição do tempo, foi utilizado um relógio com oscilador do tipo Graham”. Ora, o relojoeiro inglês com esse nome acabara de inventar há poucos anos essa melhoria extraordinária, que iria tornar mais exactos os relógios a partir de então. Os jesuítas portugueses estavam a par desses desenvolvimentos tecnológicos e, mais, sabiam como aplicá-los.

João Jacinto de Magalhães, um “estrangeirado” estabelecido em Londres, comprou no século XVIII muitos instrumentos científicos encomendados pela corte portuguesa. E inventou alguns relógios, que ainda se podem apreciar em instituições nacionais.

O terramoto de 1755 e as Invasões Francesas são marcos de destruição no património relojoeiro nacional. A extinção das ordens religiosas e a venda do seu património a particulares, em 1834, foram a terceira machadada num acervo que continua hoje desprezado.

No século XIX, Augusto Justiniano de Araújo, construtor de relojoaria grossa e fundador em 1895 da Escola de Relojoaria da Casa Pia (continua a ser a única do país) destaca-se no Tempo português.

Desde 1858, houve em Lisboa o chamado Balão do Arsenal, um dispositivo que, todos os dias, indicava a uma hora da tarde com a queda súbita de um balão enfiado num mastro, principalmente para que os navios ancorados no Tejo pudessem saber o estado dos seus cronómetros de bordo. Isso era acompanhado de um sinal sonoro, que servia para o resto da população acertar os relógios. Funcionou até 1915.

Também havia, ao tempo, a chamada meridiana, uma peça de artilharia que, mediante o accionar de uma mecha acesa por uma lente, assinalava com um tiro o meio-dia solar verdadeiro ou outra hora, desde que compensasse a orientação do conjunto. Este dispositivo, da autoria de Veríssimo Alves Pereira (que já tinha instalado uma meridiana do género na Torre dos Clérigos, no Porto, em 1846), esteve primeiro no Castelo de São Jorge (desde 1857) e mudou-se depois para o Observatório da Escola Politécnica. O Anuário Comercial de Portugal, de 1906, avisava, quando à “hora oficial”:

“A uma da tarde, hora oficial, é anunciada por um tiro de peça dado na Escola Politécnica. A hora é telegraficamente transmitida do observatório da Tapada”. A lente foi substituída e o sistema de disparo do canhão passou a ser eléctrico. Funcionou até 1914 ou 1915.

A Boa Reguladora, de Vila Nova de Famalicão, fundada em 1892, é exemplo único de perenidade na indústria relojoeira nacional.

Na passagem do século XIX para o século XX, um português, António Augusto de Carvalho Monteiro, o “Monteiro dos Milhões”, grande coleccionador de várias coisas, entre elas relógios, encomendou ao relojoeiro francês Leroy aquele que foi durante décadas considerado “o relógio mais complicado do mundo”, um exemplar de bolso, ricamente trabalhado e com dezenas de funções. Hoje, a peça encontra-se no museu de Relojoaria de Besançon.

Manuel Francisco Cousinha (Cacilhas, Almada) ou José Pereira Cardina (Nazaré), Jerónimo & Filhos (Braga) ou Garage Nelas (Viseu) são exemplos de construtores portugueses de relojoaria grossa que, na primeira metade do século XX equiparam muitas torres de igrejas e municípios com máquinas de sua autoria.

Um beirão, Dimas de Melo Pimenta, cedo emigrado no Brasil, construiu ali nos anos 50 do século XX uma sólida indústria relojoeira, que ainda hoje perdura, fundou um dos mais importantes museus de relojoaria, em São Paulo.

Germano Silva, um português radicado há muito na Califórnia, dedica-se à construção de espectaculares relógios de sala, munidos de grandes complicações, como carrilhões e horas universais.

Um empresário com bom gosto, António de Medeiros e Almeida, adquiriu a pouco e pouco, no século passado, entre outras peças decorativas, a maior colecção de relógios privada de Portugal, e uma das maiores do mundo em exemplares Breguet. Que não saiu do país e pode ser admirada na sua casa-museu, em Lisboa. Calouste Gulbenkian, Ricardo Espírito Santo, Anastácio Gonçalves, António de Almeida, Pisani Burnay são outros nomes de importantes colecionadores de relógios do séc. XX português.

A Hora Legal e o Segundo Padrão

O Observatório de Marinha, primeiro, e o Observatório da Tapada, depois, com Filipe Folque, Frederico Augusto Oom e Frederico Oom, Campos Rodrigues – todos eles oficiais de Marinha, procuram melhorar o tempo português.

O Anuário Comercial de Portugal de 1915 dava conta, sob o título “A Hora Exacta”: “Já funcionam nos pilones da Alfândega e da Junqueira os sinais luminosos que indicam a hora exacta na cidade e porto de Lisboa. Ao mesmo tempo funcionam os relógios, com idêntico fim, numa torre no Cais do Sodré e em alguns estabelecimentos oficiais e particulares”. Tratava-se de mais um sistema de tempo coordenado na capital, a que sintomaticamente o relógio do Arco da Rua Augusta não estava ligado.

O chamado Relógio da Hora Legal, ao Cais do Sodré, firmava outra centralidade, oposta à centralidade política do Paço – a do comércio de e para o estrangeiro. É nessa zona que se situam os grandes agentes transitários e que se movimenta diariamente a burguesia comercial, todos eles a precisarem de um bom relógio público. O relógio do Cais do Sodré achava-se, no relato do Anuário, “numa pequena casa, dentro do jardim gradeado, junto aos escritórios da Exploração do Porto de Lisboa, e trabalha sincronizado electricamente pela pêndula normal do Observatório Astronómico de Lisboa (Tapada)”, assegurando-se que os erros desta pêndula nunca excediam alguns centésimos de segundo e que eles eram publicados quinzenalmente no Diário do Governo. “Os cronómetros podem comparar-se, a qualquer hora, directamente, com o relógio, que para isso tem ponteiro de segundos”. Hoje, o destino do edifício e do relógio da Hora Legal, ao Cais do Sodré, depois de uma vida atribulada, estão também em dúvida.

Só com a República, e a partir de 1 de Janeiro de 1912, a chamada Hora Legal, em todo o território português, fica subordinada ao meridiano de Greenwich, segundo o princípio adoptado na Convenção de Washington em 1884. Por esse diploma legal, em que se considerou que a adopção de tal princípio oferecia muitas vantagens, tanto no movimento internacional dos comboios, como nos serviços telegráficos, nas relações marítimas e no convívio científico do país com o estrangeiro, os relógios nacionais foram adiantados de 36 minutos e 44,68 segundos.

Fosse qual fosse a hora que vigorava, desde 1903 que, por lei, era o Real Observatório Astronómico de Lisboa (Tapada da Ajuda) quem tinha por missão o serviço de trans-

missão telegráfica da hora oficial às estações semafóricas, que constituía na “transmissão diária dos sinais da pêndula média para o Arsenal da Marinha e Escola Politécnica, a fim de promover a queda do balão à uma hora precisa do tempo médio oficial”.

À Comissão da Hora Oficial, com sede na Escola Naval, confirmaram-se por decreto-lei de 1915, os poderes de superintendência no serviço do novo sinal horário, competindo ao Observatório da Ajuda “enviar constantemente os sinais para a regulação do relógio público”.

Legislação de 1944 extinguiu o Serviço da Hora Legal e criou a Comissão Permanente da Hora, à qual preside o director do Observatório Astronómico de Lisboa, estando nele representados vários serviços directamente interessados (incluindo a Emissora Nacional de Radiodifusão), concedendo-se a essa comissão o direito de intervir em tudo quanto se relacionasse com a determinação, conservação, difusão e fiscalização da hora em Portugal. Para além de fixar a chamada Hora de Verão, a comissão tinha que fiscalizar os relógios expostos nas vias públicas, estações de caminhos-de-ferro, estações dos correios, aeroportos, estações marítimas e outros locais públicos.

Mas a anarquia quanto ao conceito de Hora Legal em Portugal acentuou-se na década de 90 do século XX, especialmente devido à proliferação de emissões de sinais horários por parte de meios de comunicação em mercado liberalizado. Cada estação de rádio dá os seus sinais como bem entende, as televisões fazem o mesmo, cada uma vai buscar a sua “hora certa” às mais variadas fontes, geralmente internacionais.

Para combater essa situação, a 18 de Julho de 2002 entrava em funcionamento no Observatório Astronómico de Lisboa o Centro Horário de Alta Segurança. A finalidade deste centro reside na Certificação da Hora Digital (Segura), permitindo calcular a hora certa, de modo a evitar que as entidades utilizadoras deste serviço tenham problemas resultantes da inexactidão horária. Na sala do Observatório adaptada para o efeito, sob temperatura o mais constante possível, com autonomia de energia para casos de emergência, relógios de célio e emissores GPS, colocados nas situações o mais estáveis possível, vão dando, silenciosamente, o tempo. Certo.

O objectivo é que, a partir desta sala, o Observatório possa emitir um “tempo certificado” para todas as entidades públicas ou privadas que assinem o serviço entretanto criado (O Banco de Portugal é um dos seus clientes). Este *time stamping*, ou carimbar do tempo, como é conhecida internacionalmente a função, torna-se cada vez mais necessário num mundo de decisões rápidas e globalizantes. O observatório, entidade idónea, não sujeita a pressões económicas ou de outro tipo, passa a garantir, com total independência, a emissão do tempo em Portugal, coordenado com o Tempo Universal mundial. Mas essa entidade tem sido totalmente ignorada por quem emite tempo público.

Se a hora legal é uma questão astronómica, por tradição, e por isso dada como missão em Portugal aos vários observatórios astronómicos que foram existindo, já a determinação da unidade de tempo padrão é do âmbito da metrologia, a ciência que homologa as várias formas de medir as várias realidades.

Por despacho de Fevereiro de 1999, é ao Instituto Português da Qualidade (IPQ) que compete a responsabilidade da gestão do Sistema Internacional de Unidades (SI), incluindo a de aprovar os padrões nacionais das unidades de medida da grandeza massa

– o quilograma, e das grandezas comprimento, tempo, temperatura, termodinâmica e quantidade de matéria – respectivamente o metro, o segundo, o Kelvin e o mole. Por outras palavras, e no que diz respeito ao tempo, o IPQ é o depositário e fiscalizador do chamado segundo padrão. Situado no Monte da Caparica, nele está instalado o Laboratório Central de Metrologia, um laboratório primário de tempo e frequência, equipado com relógios de césio, ligado a uma rede mundial.

Considerações finais

É fascinante a aventura do Homem no Tempo, da evolução paralela das Mentalidades, da corrida técnica que as máquinas medidoras do Tempo têm protagonizado, ganhando de pleno direito um lugar de destaque na História do Conhecimento.

Portugal, que liderou durante umas dezenas de anos do século XVI o Saber europeu (ocidental, mundial), aquando do auge do seu período de Expansão marítima, através de saberes autóctones ou importados, cedo perdeu essa primazia e a sua relação (acerto) com o Tempo tem sido, desde então, sintomaticamente, difícil.

Desprezando, mais por ignorância do que por falta de meios, o seu património relojoeiro (especialmente o de torre), o país vai tendo, aqui e acolá, exemplos de sensibilidade, de mecenato, de protecção das Máquinas do Tempo que ainda não foram destruídas ou vendidas para o estrangeiro.

Instituições como o Palácio da Ajuda, onde está parte da colecção Real, o município de Santarém, com o seu Núcleo Museológico do Tempo, ou o Museu do Relógios, em Serpa, procuram também a dignificação de um acervo que se mistura muito com o Saber Científico, a Modernidade.

Em tempo de globalização, crise e outros estados de alma, um amigo com muitas gerações de sabedoria acumuladas na família dizia-me recentemente, citando Metternich, primeiro-ministro do há muito defunto Império Austro-húngaro: “A verdadeira obra-prima é durar”.

“Quem me dera ser neto de mim próprio”, observava Napoleão. O Tempo está na base dos recifes de corais, das estalactites e estalagmites das grutas, do bom vinho do Porto. Como diria Marguerite Yourcenar, “O Tempo, esse grande escultor...”.

Em 1830, F. Silvestre (possivelmente um pseudónimo), fez publicar em Tours, França, a obra *L’Espagne et le Portugal Tels qu’on les voit – Notes et Impressions de Voyage*. Nela, descreve assim o panorama relojoeiro de Lisboa em meados do séc. XIX:

“[...] Lisboa, como em geral todas as cidades da Península, tem falta de relógios públicos. É certo que vemos raramente as pessoas a consultarem os seus relógios, e é mesmo muito provável que aquelas que surpreendemos nessa ocupação estejam apenas de passagem, e tenham importado esse hábito dos seus países de origem. Com efeito, os portugueses, bem como aliás os espanhóis, têm o hábito de observar a posição do sol que, desde o nascer ao ocaso, está sempre lá para permitir deduzir-se muito aproximadamente a hora, com a ajuda de uma simples observação. Devo também referir, para ser imparcial, que se encontram, de tempos a tempos, numa qualquer montra, suspensos algumas deze-

nas de relógios ingleses ou americanos; mas estou convencido de que os compradores são muito raros e todos estrangeiros.

“É verdade que a necessidade de possuir estas máquinas complicadas não se faz sentir em países ensolarados, como se faz com grande urgência na Flandres, na Alemanha e em certas regiões setentrionais onde o tempo nublado, de tempos a tempos, impede que se alcance o que quer que seja, e mesmo os olhos reforçados com óculos de lentes muito grossas não conseguem atingir os ponteiros dos relógios monumentais que cada edifício um pouco respeitável se orgulha de exhibir”.

De então para cá, a situação só piorou. Quanto à sorte de relógios de sol e de relógios da chamada relojoaria monumental, de torre, grossa ou férrea, ela é hoje de autêntica hecatombe no país, mercê da insensibilidade das várias comunidades em perceber a importância do Tempo e dos seus Pilares – pedras ou mecanismos.

Desde a Igreja ao poder local, passando pelo Estado, a atenção dada ao património relojoeiro nacional tem sido escandalosamente nula, permitindo que peças de algum valor tenham, paulatinamente, seguido directamente para o lixo ou para o estrangeiro. E poucos parecem interessados em inventariar, restaurar e manter o património que resta. Que contraste com o que se vê na Europa Central, onde os relógios continuam a fazer parte do quotidiano dos burgos, que se sentem orgulhosos dessas peças.

A estima que essas comunidades nutrem pelos seus relógios públicos diz muito do grau de conforto com que elas lidam com três, quatro, cinco ou até mais séculos de uma História em que “aquele” Pilar do Tempo foi testemunha e por vezes actor.

Como colectivo, Portugal nunca lidou bem com o Tempo e isso explica muito do seu atávico atraso e das dificuldades por que agora passa.

Claro que até um relógio parado está certo duas vezes por dia. Mas esse “consolo” só serve, mais uma vez, para nos enganarmos a nós próprios e não tomarmos decisivamente o Tempo nas nossas mãos. O mal, afinal, como dizia o cronista do séc. XIX, é termos sol a mais...

Como explicar que, embora sendo vanguarda da aplicação (no terreno, neste caso no mar) do estado da arte do conhecimento científico do 500, Portugal não tenha criado nem nessa altura nem posteriormente uma massa crítica que criasse uma Escola Científica portuguesa, que produzisse instrumentos científicos, incluindo medidores do Tempo?

Cito o Professor Carlos Fiolhais: “Depois da época áurea dos Descobrimentos entrámos em “hibernação”. Fernando Pessoa escreveu com ironia: “Pertença a um género de portugueses que, depois da Índia descoberta, ficaram sem trabalho”. Para continuar os Descobrimentos era preciso uma atitude que nós não fomos capazes de ter”.

As causas da decadência têm sido muito discutidas. O historiador norte-americano David Landes tem provavelmente razão quando aponta entre as principais causas a intolerância: “Quando os Portugueses conquistaram o Atlântico Sul, eles estavam na linha da frente das técnicas de navegação.

A abertura para a aprendizagem com sábios estrangeiros, muitos deles Judeus, tinha trazido conhecimento que se traduzia directamente na aplicação prática (...) Mas em 1497, a pressão da Igreja Romana e de Espanha levou a coroa portuguesa a abandonar

esta tolerância. (...) O declínio foi gradual. A Inquisição portuguesa foi instalada apenas na década de 1540 e queimou o seu primeiro herético em 1543; mas só se tornou cruelmente amedrontante a partir de 1580, após a união das coroas portuguesa e espanhola sob a pessoa de Filipe II de Espanha. Entretanto, os cripto-judeus, incluindo Abraão Zacuto e outros astrónomos, acharam a vida em Portugal suficientemente perigosa para saírem em grandes números”.

Diz Carlos Fiolhais: “A ciência moderna começa com Galileo, que precisamente por volta de 1580 faz as suas primeiras investigações sobre o pêndulo, que seis décadas mais tarde haveriam de conduzir o primeiro relógio de pêndulo. Portanto, a revolução científica, marcada por uma revolução na medida do tempo, dá-se quando os nossos Descobrimentos tinham terminado e estávamos sob o domínio filipino. Foi um tempo em que perdemos, um tempo que perdemos...”

O tempo português – a relação mal resolvida com o tempo industrial, estandardizado – também ele é periférico? Porque é que os comboios (os transportes públicos, em geral) nunca andaram (nem andarão) a horas?

No século XIX a medida do tempo assume um papel central. Resolve-se o problema da determinação da longitude: foi um problema prático de construir um cronómetro que sobrevivesse aos solavancos marítimos. E os relógios em terra passaram a ser mais precisos. Aqui a palavra “precisos” tem um duplo sentido... Eram precisos relógios que dessem a hora certa para regular o funcionamento das fábricas e dos comboios. Com o telégrafo e mais tarde o rádio foi preciso acertar o tempo à escala planetária. O tempo do trabalho acelerou. E o tempo dos relógios globalizou-se. No Portugal do século XIX a industrialização não foi em larga escala e os meios de transporte não foram de massas. Para que era então precisa a autoridade da hora? “Quando todo o mundo passou a andar à hora certa, nós ficámos uma espécie de “aldeia de Astérix”, não nos importando demasiado com o tempo. Importava-nos apenas quanto bastasse. Os comboios já não andam a horas desde o seu início. Por que haveriam de andar agora?”, pergunta ele.

A ideia que os estrangeiros têm de nós passa muito pela ideia que têm do modo como os portugueses se relacionam com o tempo.

Curt Meyer Clason, no seu livro “Portugiesche Tagebucher” (Diários Portugueses), publicado em 1979 na Alemanha e nunca traduzido para português, diz que os relógios das torres das igrejas de Lisboa não dão as horas e que é raro encontrar dois relógios públicos que dêem a mesma hora.

Fala depois de conceitos muito peculiares nossos como o de “tardinha”, qualquer coisa entre as 6 e as 8 da noite. Para ele, este é um país onde nunca é tarde, pois no sistema de tempo português, “o que é tarde e o que não é tarde determinamos nós”.

Marion Kaplan, jornalista britânica, editava em 1991 outro livro, onde dizia que “os portugueses têm pouca noção do tempo, nunca têm pressa: amanhã não quer dizer ‘tomorrow’ mas um tempo qualquer”.

O Professor Carlos Fiolhais pergunta: “Como pode uma universidade com um permanente quarto de hora de atraso – o quarto de hora académico – ensinar com rigor quantitativo a teoria da relatividade sobre o espaço e o tempo?”

Citando José Pacheco Pereira, não é verdade que, em Portugal, “as pessoas pontuais perdem imenso tempo” (à espera dos outros)?

Para terminar, citemos de novo Pessoa:

Passo horas, às vezes, no Terreiro do Paço, à beira do rio, meditando em vão. [...] O Tejo ao fundo é um lago azul, e os montes da Outra Banda são de uma Suíça achatada. [...]

Definiu César toda a figura da ambição quando disse aquelas palavras: “Antes o primeiro na aldeia do que o segundo em Roma!” Eu não sou nada nem na aldeia nem em Roma nenhuma. Ao menos, o merceeiro da esquina é respeitado da Rua da Assunção até à Rua da Vitória; é o César de um quarteirão. Eu superior a ele? Em quê, se o nada não comporta superioridade, nem inferioridade, nem comparação?

É César de todo um quarteirão e as mulheres gostam dele condignamente.

E assim arrasto a fazer o que não quero, e a sonhar o que não posso ter, a minha vida, absurda como um relógio público parado”. [...]

Arriscaria que Bernardo Soares / Fernando Pessoa, ao saírem do Martinho da Arcada, e olhando inúmeras vezes para o relógio do Arco da Rua Augusta, se terão inspi-
rado nele para este pensamento desassossegado.

O que é caro não é fazer, é manter.

Acaba de ocorrer uma intervenção de fundo no relógio do arco. Um mês volvido, o relógio anda, mas não anda certo. O tempo passará e, arrisco, com o passar do tempo o relógio parará, para ficar de novo espelho perfeito da nossa realidade. Porque não há nada mais absurdo que um relógio público parado.

Este é o tempo português, esta é a nossa modernidade?

ACADEMIA DE MARINHA

TECNOLOGIAS. RECORDAÇÕES, EMOÇÕES E REFLEXÕES

RUI RAMALHO ORTIGÃO NEVES



LISBOA – 2007
XVII

TECNOLOGIAS: RECORDAÇÕES, EMOÇÕES E REFLEXÕES

Comunicação apresentada na Academia de Marinha pelo Membro Efectivo Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves, em 11 de Dezembro de 2007

Resumo:

«Vivemos num tempo em que somos continuamente ”bombardeados” com o anúncio de inovações tecnológicas em áreas, que muitas vezes escapam à nossa capacidade de compreensão.

No nosso passado comum surgiam espaçadamente inovações tecnológicas das quais algumas apenas o terão sido para outros mas que, no entanto, recordamos pelo maravilhoso impacto que tiveram...

Inovações houve, porém, que surgiram aos nossos olhos numa fase em que já capazes de desenvolver raciocínios, ainda que elementares, guardámos como fruição de emoções que ainda nos é saboroso reviver.

Mais tarde, senhores dum discernimento mais aprofundado decorrente de maior maturidade pessoal, profissional e até social, outras experiências instalaram reflexões que nem sempre tivemos oportunidade de explorar ou, simplesmente, de partilhar.

Evocá-las hoje é expormo-nos mas também dar a conhecer algumas dessas experiências na esperança de que brotem iniciativas que, saídas dum conjunto de vontades, capacidades ou do que for necessário, nos transfirmem, na linha da nossa intervenção de 2000/04/11, duma esbatida esteira para a proa do progresso.»

I - RECORDAÇÕES

Continuamente ”bombardeados” por surpreendentes inovações tecnológicas quase esquecemos que nem sempre terá sido assim.

Recordamos a excitação que foram, em 1959 a 30 de Dezembro, as inaugurações das escadas rolantes do Grandella e do Metro de Lisboa e sobretudo a deste, que não sendo, em absoluto, inovações, eram novidade em Portugal.



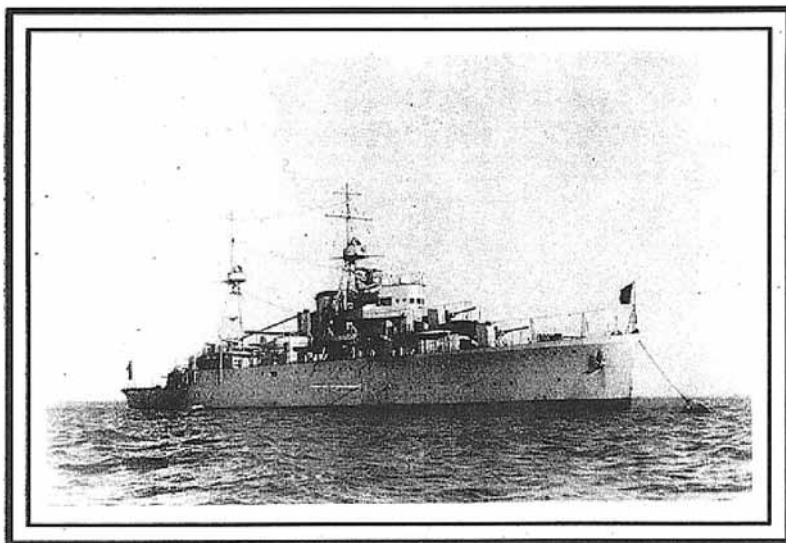
Metro de Lisboa

A escada rolante conheci-a, pelo menos, em 1945, na Cidade do Cabo, onde, por outro lado, ainda me lembro de ter caminhado nas «nuvens», sobre uma espessa e fofa alcatifa, para mim, uma absoluta novidade.

Antes, em Lourenço Marques, fascinava-me seguir, a partir de cada Secção do LM Bazar, em direcção à Caixa, um pequeno teleférico que, disparado, levava o dinheiro e a factura e, na volta, o recibo e o troco.

Com a consciência de uma relativa contemporaneidade, no pós Guerra, recordo apenas duas inovações tecnológicas:

Uma, ouvi-a durante uma visita a um Aviso de 1ª, e com artilharia construída para satisfazer o cliente Portugal da boca de um Artilheiro, revelando, solene, aos meus Pais, eu muito atento; «Agora temos um equipamento que vê os navios de noite!».



«Afonso de Albuquerque» Dotado de um hidroavião

Claro, o Radar...

Outra, o material, transparente, dos cintos, muito largos com que as jovens adelgavam a silhueta ou o rígido, dos coloridos pentes onde exibiam a electricidade estática acumulada ao pentear as suas longas cabeleiras.

Então os intrigantes «sintéticos», hoje os banalíssimos... «plásticos».

As “meias de vidro” foram outro *must* naquela época!

II - EMOÇÕES

Naturalmente fui crescendo, aprendendo e aprendendo novos conceitos e desenvolvendo capacidades mas a verdade é que só nos anos 50 e tal, registo o aparecimento, entre nós, de uma inovação tecnológica; a maquina de lavar roupa.



Máquina de lavar roupa
Modelo de 1940 semelhante ao que apareceu em Portugal em 1954

O meu Pai, olhando-a, comentou: «mas isto era como, em 1917, as mulheres na Flandres lavavam a roupa. Usavam barricas, água a ferver e lascas de sabão e com uma manivela, à força de braços, agitavam a barrela».

Nos gelados Invernos a NECESSIDADE a aguçar a CRIATIVIDADE e agora, o motor eléctrico (acoplado, nos EUA, em... 1906!) a confirmar a UNIVERSAL LEI DO MENOR ESFORÇO.

A propósito do motor eléctrico...

Antes da Páscoa de 1954, estudámos o electromagnetismo e parti para férias a magigar como se poderia construir um... motor eléctrico. As peças de ferro macio encomendadas foram-me entregues na véspera do começo do terceiro período.

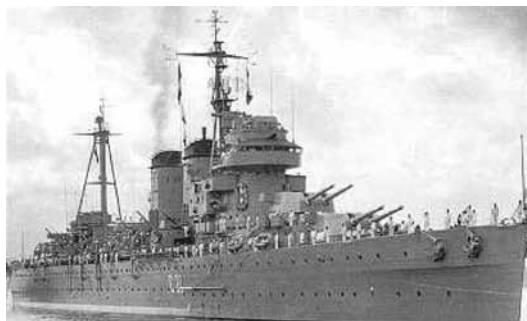
Na primeira aula de Física demos então o ... motor eléctrico e, perante a realidade, a emoção daquela “descoberta” soçobrou – o motor tal como o idealizara estava mais que inventado.

Se neste caso me entusiasmei com o que me ensinavam, noutro, o Efeito de Venturi, tal como vinha no Compêndio de Física, (o texto e sobretudo a figura que o ilustrava e que lamento não poder mostrar) e como nos foi então explicado, deixou-me indiferente. Que interesse teria aquilo?

Enfim... Adiante!

Um ou dois anos depois, li num jornal que se tinha inventado um plástico, (notem!) mais duro que o aço. Desatei a desenhar os navios de guerra do “futuro” já que a Química Orgânica eram uns hexágonos onde se “pendurava” Carbono e Oxigénio, abundantes, e que de Siderurgia Nacional nem sequer se ouvia falar...

Já na «Sagres», em 1959, nos arredores de Cádiz visitámos um Arsenal onde estavam a montar nas enormes Torres de Artilharia dum Cruzador, Radares de Tiro que, disseram-mos, eram americanos ou fabricados em Espanha sob licença.



Cruzador «CANÁRIAS»

Depois fomos ver, nos estaleiros de S. Fernando, uma vintena de caça-minas de ferro, em fabricos. Num, já pronto, chocou-nos o seu atraso tecnológico face aos nossos Draga Minas de madeira, dotados de rocegas magnéticas alimentadas por geradores que, dizia-se, podiam abastecer uma cidade como, então era, Santarém.

Numa Espanha ainda a lamber as feridas da sua Guerra Civil, todo aquele esforço me impressionou, e mais se já soubesse que então a Catalunha tinha no Brasil o seu maior cliente de livros técnicos e que este tinha nela o seu maior fornecedor.

Em Português e sem Tratados de... Amizade!

A pedagogia como indústria de exportação!

No ano do Infante obriguei-me a ler e li toda a Colecção Henriquina, então editada, e, pelo menos, as incontornáveis obras de Fontoura da Costa e de Gago Coutinho.

Embora as soluções encontradas implicassem tecnologias elementares, as Ciências Náuticas dos Portugueses surpreenderam-me, sobretudo, pela semelhança entre a metodologia dos cálculos propostos nos Regimentos quinhentistas e nas modernas Tábuas HO e HD que usávamos¹.

Cumprido este desiderato histórico, já embarcados, descobrimos que na ponte alta dos navios o vento não nos incomodava porque era verticalmente cortado por acção duma pala, que era, imaginem, um Venturi.



VENTURI II NRP «Madeira», Patrulha Oceânico
Rio Zaire, recém chegado de Lisboa, 1962

¹ HO / HD e o Traçado Rápido de Rectas de Altura

Afinal o Efeito sempre tinha alguma utilidade!

Na Especialização em Artilharia (1963/64) a emoção foi, graças aos desenhos do Cte Ferreira Lamas, a descoberta dos calculadores mecânicos, uma tecnologia já obsoleta mas manifestamente engenhosa.

Deslumbrante foi também o controle hidráulico das muitas toneladas das Torres de 127 mm das fragatas A/A da Classe «Diogo Cão».



NRP «Corte Real». Torres de 127 mm A/A

Um pormenor; como o «coice» tendia a elevar os 4,28 m do seu cano, um controlo bloqueava-o no exacto instante do disparo. Era o... Anti-Kick!

O restante, seria novidade mas novidade expectável, que se ia assimilando.

Em 1967, já com dois anos de uma segunda Comissão, uma mensagem Urgente do CEMA catapultou-me do Canal de Moçambique, «fim seguir curso França, 10 meses», para aí frequentar a Especialização de Artilharia e Mísseis.

Em circunstâncias perversas...mas numa perspectiva tecnológica, um manancial de Experiência!

Aí, começámos, entre outras matérias, pelo estudo matemático dos Servo-Mecanismos, o que requeria um conhecimento actualizado das Transformadas em Série² que tinha estudado na Escola Naval, haveria já oito anos.

Lancei, claro, um SOS ao nosso mestre, um inexpressivo *Politechnicien* envolvido no desenvolvimento do Reparo A/A de 100 mm, a quem provei que havia estudado aquela matéria sem, no entanto, confessar que, usual entre nós, ignorava o alcance prático do seu conhecimento.

Pragmaticamente o homem deu um murro na parede e disse: «O que se pretende é representar matematicamente, por um lado o murro e depois a reacção da parede... O murro é uma onda quadrada e a reacção uma sinusoide amortecida. Uma torre de artilharia que pesa toneladas –continuou– tem de ser rapidamente apontada a um alvo e aí impedida de vibrar. Para isso temos de previamente calcular a vibração resultante daquela precisa ordem e introduzi-la no motor como um comando neutralizador ou, mais electronicamente, como uma realimentação negativa. Só depois se poderá iniciar um suave seguimento do alvo, um caça em aproximação, a Mach 3!».

² De Fourier, de Taylor e de Mac-Lawrin para depois atacarmos as de Laplace que mais facilitava o trabalho matemático.

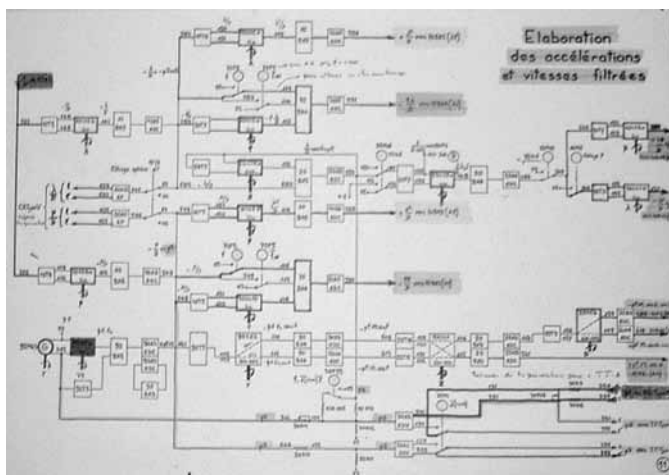
Todo o Curso seguiu este Mix,
da
MATEMÁTICA
dos Problemas do Tiro Naval,
da
FÍSICA
das Armas e Sensores,
e da
ELECTRÓNICA

que os resolvia.

Todos os circuitos eléctricos e componentes electrónicos eram assinalados, como nas pautas de música, a outra linguagem universal, pelas fórmulas matemáticas do Tiro Naval que resolviam.

Os próprios sargentos franceses, não tendo uma formação matemática aprofundada, tinham, *Hélas!*, a noção da sua utilidade.

Hoje, regozigemo-nos, os nossos Artífices Electrotécnicos também a têm. Veja-se uma folha de estudo do de um circuito electrónico da DT 100



Esquema de um circuito electrónico da DT 100

Regressado a Portugal pude constatar, de modo elementar, quão comum e profundo era, onde não seria de esperar, o divórcio entre aquelas três matérias, ... Há vinte anos verifiquei que, entre nós, pouco tinha mudado no ensino da matemática.

Hoje, não sei...

Um engenheiro naval, regressado dos Estados Unidos pouco depois de mim, emprestou-me um livro que me... deliciou, tardiamente direi, de Estudo ou Ensino Programado de Transformadas de Laplace³

É que as Ciências Pedagógicas também podem ter, diremos,

³ Tradução para a Escola de Electrotecnia, pelo Eng Palma Ruivo

Desenvolvimentos ...”Tecnológicos”!

Curiosamente, ao contrário do que praticávamos na Armada, os Franceses estudavam a Electrónica segundo o sentido convencional da corrente Eléctrica. Passei a ter de raciocinar ao contrário!

Este era, no entanto, o clima de formação em que um terço do pessoal da Marine Nationale vivia, decorrente do mobilizador projecto, da pautada estratégia e da sólida vontade de afirmação da França, assumida por De Gaulle, ao autonomizar-se da NATO e ao lançar a sua ambiciosa «Defense Touts les Azimuts».

Vivia-se a segunda renovação da esquadra francesa no pós guerra que arrancou com a classe «Comandant Rivière», a das nossas «João Belo».

Anos antes, O Cruzador A/A «Colbert»⁴ e o seu irmão gémeo, «De Grasse», tinham-me conquistado, nomeadamente os seus dois ”guarda chuvas”, o de grande alcance, da artilharia de 127 mm, e o de defesa próxima, de 57 mm. Em Toulon, confidenciaram-me, porém, que aquelas 36 bocas de fogo apenas pretendiam colmatar a imprecisão do tiro resultante das folgas das engrenagens que a metalurgia francesa (desenho e corte) entretanto já conseguira resolver.

Em várias fases do estudo da Direcção de Tiro de 100, a última analógica que os Franceses fabricaram, pude constatar a cópia quase exaustiva de soluções adoptadas na MK63 americana, com algumas inovações de duvidosa eficácia (realimentações negativas) ou desaconselhadas na prática (“Visão Perspectiva”) e que certas dificuldades tecnológicas eram pragmaticamente torneadas ou habilmente superadas.

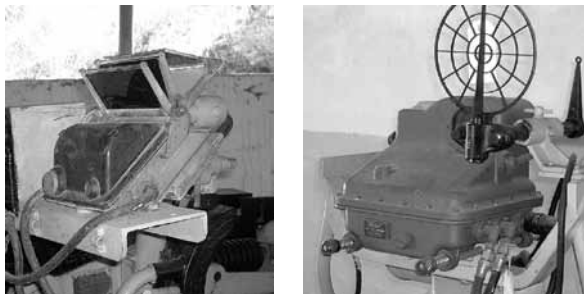


Cuzador A/A «COLBERT»
36 bocas de fogo

No primeiro caso, os amplificadores de potência adoptados eram os clássicos Ward-Leonard em vez dos mais leves e sofisticados mas “melindrosos” Metadynes ingleses ou Amplidynes americanos.

⁴ A bordo do qual fiz o exame de Comando do Tiro de Artilharia de 127mm.

No segundo, como a França ainda não dominava a construção dos delicados Giroscópios de Cálculo que Ingleses e americanos utilizavam, desde os anos quarenta, nas suas Alças Giroscópicas, adoptaram três pares de giroscópios (cada um, 30 Kg) incorporados numa unidade de Referência Giroscópica de toda a Artilharia, sita abaixo do Centro de Gravidade do navio.



Alças Giroscópicas

O Radar de Artilharia, cujo princípio de seguimento conhecíamos, revelou-se uma brincadeira de crianças... certamente curiosas, estudiosas e engenhosas.

Dois pormenores:

- Um que não era uma novidade absoluta, excepto pela velocidade do alvo (870 m/s) e pelo ritmo do fogo da Peça de 100 mm (60 tiros por minuto e hoje, 80). Como era muito sensível, para a antena não passar a seguir o próprio projectil (apenas 40 cm de comprimento) da munição de 100 mm, era “desligado” durante os micro segundos de cruzamento de cada projectil com o alvo.



Munição de 100 mm

- Outro; o sistema de paragem desta antena era como o dos limpa pára-brisas dos automóveis. No entanto o espírito cartesiano dos Franceses, raramente assumido, podia conduzi-los a soluções complicadíssimas⁵ como no caso do Servo-mecanismo de Carregamento das peças de 100 mm que os Alemães testaram (1000 tiros com, apenas, o circuito de arrefecimento em aberto) mas que recusaram a favor do elementar motor de $\frac{1}{4}$ de Volta de que também beneficiámos.

Mas investigava-se noutras áreas.

Nas Armas Submarinas eram os Sonares Rebocados, muito gaulesamente, de média e de grande profundidade!.

⁵ Também na Aviação Civil. Circuitos de chegada e partida dos Aeroportos...



NRP Magalhães Correia

Recordo ter ido esperar a fragata A/S «Magalhães Correia» e que, ao encostar a popa, um oficial francês, gritou excitadíssimo: “Regardez, Comandant! Ils ont du remorqué!”. Eu, acabado de chegar, atrás dos dois, acrescentei: «Il y a encore deux!». Não gostaram nada que eu os tivesse surpreendido em tão amarga quão chauvinista confissão.

La France, c'est la France!

Na área da Informática e dos Mísseis, o esforço também era grande. Daí as cadeiras de Cálculo Numérico, de Electrónica Digital (Hardware e Software⁶) e de Mísseis que faziam parte do Plano do Curso embora destes últimos, para estrangeiros, só a teoria.



Fragata da classe «SUFFREN»

Uma vez, ao entrar na aula, simulei levantar a ponta do pano preto que ocultava um corte longitudinal duma fragata da classe «Suffren» e, inesperadamente, um camarada de curso comentou: «Podes ver. Quando se carrega no botão para disparar um míssil, pode acontecer que o Computador Central encha, no paiol, um copo de vinho!»

Foi no entanto o primeiro navio do pós-guerra integralmente desenhado e construído, entre 1967-70, em França!

⁶ Computador Pedagógico COGOMOR e IBM 360 e Fortran IV

Informatizado, concebido para mísseis, dotado do primeiro radar de 3 dimensões e, claro, de Sonar rebocado...

Quanto aos Mísseis, a equipa que, nos arredores de Toulon, os desenvolvia era constituída basicamente por uns oito matemáticos às ordens de uma frágil e jovem senhora, na altura... grávida!

Os insucessos, pelo que subentendiam os oficiais portugueses aí em estágio, seriam frequentes e, meses depois, um deslize dum Capitaine de Vaisseau na Reserva Activa, “deixou cair” que De Gaulle, irritado, investivara a *Royale*⁷, lembrando-lhe que o estavam a obrigar a recorrer aos seus “rivais”... americanos.

Por essa altura, durante o exame de tiro a bordo do «Colbert», dois Midshipmen americanos confidenciaram-me que também os mísseis franceses de longo alcance, secretamente observados pelos seus submarinos, eram outro... fiasco.

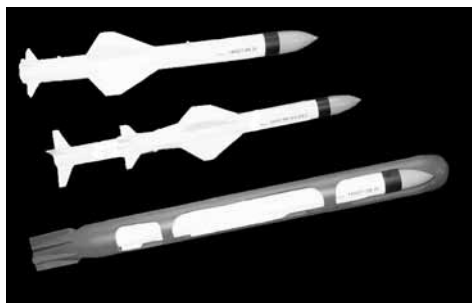
Facto é que em Fevereiro de 19698 tive a almoçar comigo, na EAN, dois camaradas da minha *Promotion*⁹, vindos dos EUA, em dois *escorteurs d'Esquadre*, onde haviam feito o *up-grade* dos mísseis *Tartar*.

Revelaram-me então, que a encomenda que Franco energicamente transferira do Reino Unido para os *Estates*¹⁰ criara aí a expectativa de que, para um equilíbrio de forças na Península, Portugal lhes faria uma aquisição semelhante.

Então, sorrimos. Hoje... nem sei que dizer.

Recordo ainda que meses depois a imprensa noticiou que um míssil MASURCA (MARine, SURface, Contre Avions) disparado ao largo da Côte d'Azur, tinha ido cair no *Domaine* duma nora do Sr. Messmer, nada menos do que o severo Ministro da Defesa de De Gaulle.

Cito todos estes falhanços pois a persistência na autonomização da França em termos bélicos, e não só (O sistema SECAN de TV a cores, então, e, recentemente, a TV de Alta Definição, etc.) pôs os Argentinos, em 1982, nas *Falkland*, nos caças *Super Étendart* franceses, a flagelar a *Royal Navy* disparando mísseis «Exocet»



⁷ O Comando da Marine Nationale está em Paris, instalada na Rue Royale. A expressão «Royale» corresponde à nossa «Briosa». A «Briosa Armada»

⁸ Na véspera do tremor de terra. Partiram nessa madrugada...

⁹ LV Bandine e o outro de nome alemão (?)

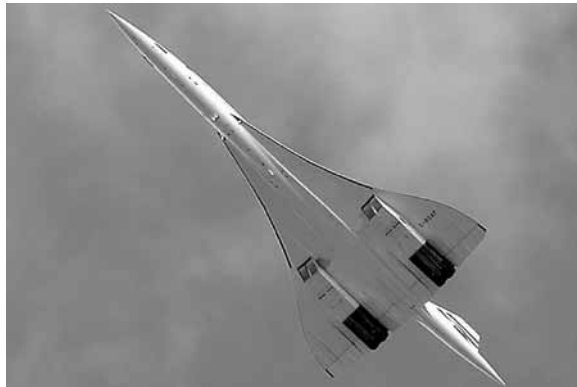
¹⁰ Devido a uma sucessão de greves anti Franco nos estaleiros ingleses que aí os construía.



MÍSSEIS «EXOCET» Versões MM, AM 38 e SM 39 e MM 40
Comprimento, 0,58 a 4,70 m, velocidade, 315 m / Seg. e alcance, 70 A 180 Km

Catorze anos depois, as suas vendas quantas vezes não terão pago todo o esforço despendido nas versões conhecidas e nas que certamente ainda desconhecemos?

Voltando atrás e já a transferir-me para outra área, em 1967, em «A América Desafia o Futuro»¹¹, Jean-Jacques Schreiber explicava que, face ao frustrado supersónico Boeing 7S7 americano, o atraso da tecnologia das ligas metálicas na Europa, impusera o desenho das asas do Concorde.



Concord¹².

Apesar disso, mais uma vez, graças ao
PROJECTO
à
ESTRATÉGIA
e, sobretudo, à
VONTADE

pessoal de De Gaulle, foi a aeronave comercial Anglo-Francesa que vingou com o êxito que se lhe reconhece.

Quando, já na Reserva A,b), frequentava na Florida um Curso de Pilotagem, visitei, a título particular, a fábrica da PIPPER, donde saíam os aviões CHEROCKEE que diariamente voava.

¹¹ «Le Défi Americain».

¹² E que impusera a similitude das asas do seu sócia soviético

Um colega comentou: «Mas afinal isto é como os brinquedos de lata que se vendem nas feiras!».



Pipper – CHEROCKEE

E tinha razão! Parecia mesmo...

Falando de aviões, como é que as asas suportam um mais pesado que o ar?

Quando o instrutor nos explicou, fê-lo de um modo tão evidente que fiquei envergonhado de só aos 32 anos perceber um fenómeno que passei a poder explicar aos miúdos que nos visitavam na Cabine de Pilotagem.

O pior, para mim, à terceira é de vez! foi quando, a rematar, ele disse, não vão acreditar, que se tratava da aplicação ao perfil de uma asa do efeito de venturi!

Tive, acreditem-me, um acesso de fúria! Como seria possível que dezoito anos antes nos tivessem posto a par daquela descoberta científica de forma tão... irrelevante?

Os aviões já voavam... Até já tinham ultrapassado a barreira do som...

Permitam-me que, penitenciando-me, lhes apresente o tal italiano... Giovanni Venturi.



Giovanni Battista Venturi, 1746 – 1822

Sacerdote e Professor, no Seminário de Reggia Emilia, de Lógica (1769) e, na Universidade de Modena, de Geometria e Filosofia (1774) e de Física (1776)

Para quê, pergunto-me desde há muito, um ensino que ignorando a aplicação prática do conhecimento, não estimula sequer a busca do saber teórico?

Melhor. Não instiga à

INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA

Singela ou multidisciplinar em que se alicerça todo o

DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO

Já em Lisboa, ao estudar os, então modernos, Boeing 727/100, apesar do seu muito ousado desenho;

- «Uma asa que se desmanchava», aumentando a sustentação a baixa velocidade,
 - Um motor na cauda
- e os
- Geradores de vortices que reduziam o atrito da enorme empena vertical, o que verdadeiramente me surpreendeu foi a enorme quantidade de operações manuais.

Haveria talvez um obstáculo comercial... o peso que na altura os automatismos poderiam representar.



Boeing 727 / 200

Anos depois, o Boeing 727 / 200 trazia apenas um novo automatismo no Painel do Operador de Sistemas mas anunciou a aurora das Novas Tecnologias, sobretudo nos métodos de estudo do avião.

As

CIÊNCIAS PEDAGÓGICAS

Já a apontar para o lado da

APRENDIZAGEM !

Entretanto, ao ver-se obrigada a entrar na Aviação Comercial, a Lockheed integrou nos L 1011 – Tristar toda a sua experiência militar, forçando, de certo modo, um salto que a Boeing seguiu e com que a Airbus arrancou.



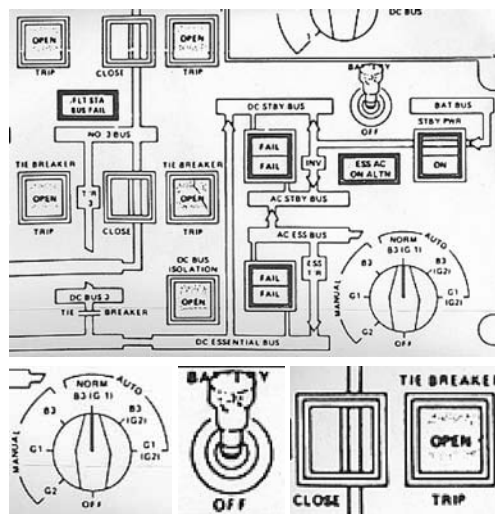
L 1011 – TRISTAR

Decorrente do avanço da Física aplicada à Electrónica; os transistores, os circuitos impressos, os circuitos integrados, os chips, etc. permitiram a digitalização, a informatização, logo a automatização, de muitas operações. E se novos equipamentos vieram facilitar a vida dos pilotos, foram os monitores de cristal líquido que permitiram mostrar, nos seus painéis, de forma racionalmente condensada, toda a informação inerente à operação, à pilotagem e à navegação.

Muitíssimo mais nos aviões militares, sobretudo os de caça.

Nos comerciais, as tripulações que tinham sido de cinco homens, passavam agora de três a dois, piloto e copiloto e, permitam-me uma nota de humor, já há muito que se fala apenas de um piloto e de um ...cão!¹³

Tudo simplificado graças ao avanço das TECNOLOGIAS.



Tipos de Selectores

¹³ A historietta diz que o Piloto está ali para dar de comer ao cão e o cão para morder no Piloto se este mexer no ... avião!

Um pormenor curioso é o da evolução dos tipos de selectores, os banais interruptores; os que exigem o rodar da mão, os de botão em que se recorre apenas a dois dedos e os de primir que só implicam o dedo indicador. Normalmente associados, nas imediações, a luzes avisadoras ou indicadores mas os últimos integrando neles, conforme o modo como se carregue no botão, pertinentes informações luminosas.

O factor Humano invadindo as Tecnologias...

Entrar no Cockpitt de um avião de fabrico soviético, dito “comercial¹⁴”, era, recuar décadas, tecnológica e sobretudo humanamente; a presença do Comissário Político sublinhando a quase ausência de soluções

ERGONÓMICAS

Enfim, a cada geração suas inovações! Mas hoje elas sucedem-se vertiginosamente. Em cada geração humana várias gerações tecnológicas!

Não referi, claro, todas as recordações ou emoções que devo às inovações tecnológicas com que me cruzei. Muitíssimas mais, confesso, serão aquelas de que nem me apercebi, para nem falar das que nem teria capacidade de me aperceber.

Outras ocorreram de forma indirecta mas nem por isso deixaram de instalar interrogações que são sempre uma boa razão para reflectir.

III - REFLEXÕES

Na área da aviação, soube-o há anos, no Brasil, um grupo de engenheiros do Exército, no pós segunda GG, decidiu-se a estudar entre si as matérias da aeronáutica. Dessa iniciativa terá nascido a EMBRAER, um dos mais florescentes e competitivos construtores de aviões, sobretudo civis, a nível mundial, inclusive nos Estados Unidos.



Comerciais



Executivos



Militares

¹⁴ Bombardeiros convertidos ao transporte de passageiros. Dois casos passados em Heathrow; a um desses aviões nem sequer tiveram o cuidado de desmontar uma metralhadora montada na carlinga sob o *cockpitt*. O avião ficou retido! Outro caso foi o suicídio do comandante, no WC do avião, ameaçado pelo Comissário Político. Igualmente retido! O controlo destes era feroz como pude verificar num contacto accidental, em Lisboa, com uma tripulação da Aeroflot!

EMBRAER



CASA 101 Aviojet de Treino – Jordânia e Patrulha «Águila» - Espanha

I

Em Espanha, a CASA, contemporânea da nossa OGMA, tem também desenvolvido e exportado aviões militares e de transporte e está presente, desde 1972, no consórcio Airbus15 e desde do início no projecto do EuroFighter.



Euro-Fighter - RU, Alemanha, Itália e Espanha

II



Aviões de Transporte
CASA 295 CASA 212 na Base Espanhola da Antártida

¹⁵ Constrói o estabilizador em Getafe, Puerto Real

III

Desconhecemos os contratos da parceria EMBRAER-OGMA mas sabemos no que deu o caso da SOREFAME quando, incauta, foi comprada pela BOMBARDIER que, com toda a lógica empresarial, a encerrou.

Subitamente Portugal perdeu toda a capacidade de fabricar e exportar carruagens para mercados tão exigentes como era o dos Estados Unidos, numa altura em que no Brasil os caminhos de ferro, extremamente deteriorados, estavam a captar as atenções de responsáveis de relevo, assunto que, por mero acaso, pude acompanhar¹⁷.

Terão falhado uma
ESTRATÉGIA NACIONAL
e certamente uma exaustiva
PROSPECÇÃO DE MERCADOS.

Regressando ao mar, na década de sessenta a Espanha negociou a compra de submarinos «Daphné», a classe dos nossos «Albacora», com a condição de os construir no país. O mesmo se repetiu com as suas seis «Perry».

Mais, a partir dos desenhos das nossas corvetas, de concepção portuguesa, como na Academia de Marinha tão bem se sabe¹⁸, a partir da segunda série, encomendada em Espanha, esta construiu para si seis fragatas da classe «Descubierta» e vendeu três; duas ao Egipto e uma, quem diria, a Marrocos.



«Cazadora»

A partir destas experiências e não só, claro, a Espanha construiu um novo porta-aviões para si e já vendeu outro à Tailândia. Somemos a construção dos seus Navios Logísticos e das novas séries de submarinos «Scorpene» e, agora de sua concepção, a das fragatas (melhor dizendo *destroyers*) da classe «Alvaro de Bazan» que a Noruega e a Austrália já encomendaram¹⁹.

¹⁶ Parece haver no Seixal uma indústria nascente(?)

¹⁷ Na Televisão e num ciclo de conferências no Clube de Engenheiros (homólogo da nossa Ordem dos Engenheiros) do Rio de Janeiro.

¹⁸ Da autoria do Alm. ECN Rogério de Oliveira. O Cte Virgílio de Carvalho, convidado a comentar o projecto, não conseguiu encontrar-lhe falhas (Conversa pessoal).

¹⁹ Da imprensa especializada.



«Álvaro de Bazan»

Na construção naval civil despachou recentemente uma mega plataforma para o Mónaco...

Ao contrário de nós, nada disto levou a Espanha a descuidar a sua agricultura ou a sua pesca, ou a deixar de fabricar produtos de uso corrente incorporando-lhes mais valias tecnológicas, de *design* ou apenas comerciais²⁰ e de os exportar para o primeiríssimo mundo.

A pequena Dinamarca construiu as suas «Tethis²¹»



«Thetis»

fragatas multimodulares, rapidamente convertíveis para diferentes missões militares ou civis e os seis (hoje mais...) super porta contentores para a Maersk²², os «E's», como o «Emma»... um negócio que domina a nível mundial.



«Emma»

²⁰ Mais valias tecnológicas (materiais, métodos fabrico, etc.), de *design* (estética ou industrial) ou, apenas, comerciais (embalagem, funcionalidade, transportabilidade, *marketing*, distribuição, etc.).

²¹ *From multi purpose civil till fully war frigates, stealth, flexible interchangeable containerised equipment and weapons plus helicopter.*

²² Os «E» com 397,7 m² de FaF, 56 m de boca, 15 m de calado e um Pontal correspondente a um prédio de 10 andares, desloca 151.687 Ton a 31 nós (24,5 nós) e uma tripulação de 13.

Também o Brasil desenvolveu uma parceria com a Alemanha para construir os seus próprios submarinos. Hoje avança já com um modelo de concepção brasileira e tem avançados os estudos para o seu futuro submarino atómico. É, no Hemisfério Sul, o único construtor de submarinos.

A Austrália, os Estados Unidos, a Noruega, o Reino Unido, a Suécia etc. desenvolvem navios inovadores em termos de materiais, de cascos, de automatismos e até de armas com vista à redução das tripulações ou até a completa eliminação das suas guarnições.

Alguns deles pequenos navios militares e, em certos casos, em parcerias.

Nós?

Dos oito países que possuem fragatas «Meko», além de Portugal, só a Argentina (4) e a Nigéria (uma) as não construíram no país. A Austrália e a Nova Zelândia todas (10), a Grécia 3 das 4 e a Turquia 4 das 8.

Depois das «Dealey», em meados dos anos sessenta, dos patrulhões, a flutuar há dois anos, nada sei. Mas sei que os últimos nove catamarans que atravessam o Tejo foram construídos em Singapura porque à falta de empenho da nossa Indústria sempre seriam aí mais... baratos²³.

Casos de sucesso entre nós?



Legenda do Monumento a
SACADURA CABRAL E GAGO COUTINHO,

Cito a Travessia Aérea de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, uma ímpar parceria pessoal de I&D, apenas porque em Belém, a favor da coragem («...madeira revestida em tela...») se cala o maior contributo de Portugal para o século XX; o Sistema de Navegação Aérea que, durante cinquenta, anos possibilitou o desenvolvimento da Aviação Intercontinental, dando, pelo contrário, ênfase, em inglês («...the last legs...»), ao arduo critério que impediu a homologação do feito por não ter sido levado a cabo por um só avião.

Recentes?

Há-os. Por vezes pouco divulgados. Mais em termos de Investigação Científica (por exemplo nas Ciências Biológicas...) do que em Desenvolvimento Tecnológico, mas;

- Os navios da Marinha do Brasil são pintados com tintas dum fabricante português.
- Qual?

²³ Informação obtida na Transtejo.

- Não sei... mas há meses li, numa minúscula notícia, que se realizou um Encontro de fabricantes.
- O Sistema de Comunicações da EIDS que tem progredido inequivocamente e cujo sucesso em meios exigentes se tem confirmado.
- Uma metodologia de trabalho certamente... recomendável.
- O do satélite Posat, incompreensivelmente abandonado quando já se tinham dado os passos determinantes.

Aliás, um projecto que mereça ser começado nunca deveria ser deixado a meio pois só concluído poderá trazer os desejáveis dividendos, pelo menos o da experiência adquirida, até porque, como diz o Poeta

«é fraqueza
Desistir-se da coisa começada».

Saúdo um;

- O do pequeno avião não tripulado que a Escola Naval tem vindo a desenvolver e que, vivamente desejo venha a revelar-se um preciosíssimo auxiliar nas missões militares e, sobretudo, civis, da Armada.
- E outro
- Um projecto de investigação da Academia Militar, em torno da Balística Electromagnética, há já anos mencionada como a Artilharia Naval do futuro, dada a enorme capacidade da geração eléctrica dos navios de guerra.

Há mais... felizmente! Na área da informática, vários.

Mas nascidos, e muito bem, da iniciativa privada mas não de uma Estratégia Nacional.

Os Portugueses continuam a achar-se incapazes. Falta-nos dar o salto para uma nova cultura!

A que «da chama do esforço Do mar ou outra, mas que seja nossa!

Referir que o Poder Soviético soçobrou face à tecnologia dos Estados Unidos pode fazer parecer que nos cingimos apenas às tecnologias de aplicação militar mas ... nada disso!

O nosso propósito é focar os estados de espírito que levam a uma atitude prospectiva, pessoal e colectiva, em todas as vastíssimas áreas da Investigação Científica e do Desenvolvimento Tecnológico que a suporta, a montante, e do que a juzante é efeito e causa do avanço duma e doutra.

Em leque... interagindo e abrindo sempre novas oportunidades e assegurando capitosas mais-valias.

Quando Manuel Alegre diz
«Dai-nos de novo o Astrolábio e o Quadrante ...»²⁴

Engana-se fatalmente. Ninguém nos deu, dá ou dará o que quer que seja.

²⁴ Editado em Cartaz pela Comissão dos Descobrimentos e exposto em várias línguas no Pavilhão de Portugal, em Sevilha, em 1992.

Na História da Humanidade só terá ocorrido uma única transferência de conhecimento gratuita e essa, por sinal, de muito larga escala. A que os Japões receberam dos *Nambans!*

CONCLUSÕES

A propósito do nosso poder no Oriente e a concluir.

Uns atribuem-no à nossa artilharia. «Que os canhões dos Portugueses se voltem contra ti!» uma praga ainda aí corrente, ouvimo-lo na Academia de Marinha²⁵.

A Rosa e o Compasso

Dai-nos de novo o Astrolábio e o Quadrante
Velas ao vento, venha a partida
Há sempre um Bojador perto e distante
Nosso destino é navegar para diante
Dobrar o Cabo, dobrar a vida
Dai-nos de novo a rosa e o compasso
A carta, a bússola, o roteiro, a esfera
Algures dentro de nós há outro espaço
Chegaremos ainda a outro lado
Lá onde se espera
O inesperado

Talvez as alterosas naus que os embarcavam, dirão outros.
Afinal – levantar-se-ão outras vozes - senão fosse o conhecimento dos ventos e das correntes no Atlântico, nem sequer lá teríamos chegado.
Ora essa! E então o astrolábio? Sem a Cartografia...
Sim! Sim! Mas a Ciência Náutica dos nossos antepassados é que...
Atenção! E a Astronomia e a Matemática de Árabes e Judeus?
Cuidado... Se não fossem as caravelas, não iríamos longe!
Bom! As velas latinas – alguém alvitrará - é que marcaram a diferença.
Sem dúvida. Mas o Gil Eanes – não o esqueçamos - dobrou o Bojador numa Barca.
Nos cascos é que estava o segredo!

Pois...

Lembram-se ainda do que em pequeninos dizíamos de quem não sabia nadar?

Que

«NADA COMO UM... PREGO!»

Isso! Um...

PREGO

²⁵ Cor. Travassos Valdez, Academia de Marinha.

Tão elementar e tão importante! Um objecto tão precioso e tão guardado a bordo²⁶ e naquele Oriente uma novidade tecnológica absoluta.

Resumindo: Portugal só foi o que foi porque passo a passo dominou... tecnologicamente!

Ontem como hoje! E hoje como... sempre.

Saberá alguém quem inventou o Prego?

Não creio. Mas todos sabemos que houve Homens, muitos deles anónimos, que participaram em todo este processo, compartilhando entre si saberes e experiências, num

AMBIENTE

onde necessariamente tem de imperar o respeito pela

DEONTOLOGIA

que sem descurar a

SEGURANÇA DO CONHECIMENTO

concite à

CONCENTRAÇÃO DE ESFORÇOS

No âmbito dum esclarecida e estimulante

LIDERANÇA

e desde que os

mediócras em evidência

ou

ocultos interesses

não travem a

VONTADE

dos que inequivocamente cultivam o

SABER

e por isso se atrevem a

OUSAR ARRISCAR

mesmo sabendo que podem falhar redondamente... e terem de

« ... tudo recomençar! »

TENHO DITO!

²⁶ Cte Luís Costa Correia, Anais do CMN.