



MEMÓRIAS 2009

VOLUME XXXIX

LISBOA 2013

Ficha Técnica

Título: Memórias 2009

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação: João Abel da Fonseca e Luís Couto Soares

Data: Julho 2013

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e Acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito Legal: 355115/13

ISBN: 978-972-781-115-1

ÍNDICE

Titulares dos cargos estatutários em 2009	VIII
Vida académica	IX
Lista de Membros eleitos	XIV
Sessões na Academia	
13 JANEIRO	
Pirataria no século XXI	17
Mara Lisa Saramago	
20 JANEIRO	
Lançamento do livro <i>Norte dos Pilotos. Guia dos Curiosos. Um Livro de Marinharia do séc. XVIII</i>, de José Manuel Malhão Pereira Rui de Abreu*, Henrique Leitão e José Malhão Pereira	33
27 JANEIRO	
Apresentação da obra <i>Dieta Náutica e Militar</i>	48
José Malhão Pereira, Nuno Valdez dos Santos, Guilherme Conceição Silva e Carlos Juzarte Rôlo	
3 FEVEREIRO	
Chaul e Diu e o desenvolvimento naval português	63
José Virgílio Pissara	
10 FEVEREIRO	
Tipicidade vulcânica do arquipélago açoriano	71
Zilda de Melo França	
Vulcões Geoelectricos dos Açores – um ensaio	81
Victor Hugo Forjaz	
18 FEVEREIRO	
SESSÃO EVOCATIVA DO ALMIRANTE GAGO COUTINHO	
Homenagem a Gago Coutinho	89
António Silva Soares	

Gago Coutinho e a História da Náutica	98
José Malhão Pereira	
Gago Coutinho. Breve perfil biográfico	106
Rui Costa Pinto	
17 MARÇO	
Processo de elaboração da Estratégica Naval Portuguesa	125
António Silva Ribeiro, Jorge Novo Palma e Luís Sardinha Monteiro	
24 MARÇO	
Perú: encontro inopinado com Portugueses do Vice-Reino.	157
Homenagem a Gonzalo de Reparaz Ruiz	
Rui Ortigão Neves	
7 ABRIL	
Primeiros resultados do salvamento arqueológico do navio português do século XVI naufragado na Namíbia *	183
Francisco Alves	
15 ABRIL	
Os avanços da Astronomia *	
Rui Jorge Agostinho	
21 ABRIL	
Alguns documentos inéditos sobre caravelas e galeões portugueses do século XVI	185
Fernando Gomes Pedrosa	
28 ABRIL	
Entre Terra, Céu e Mar. Viagens portuguesas e conhecimento da África Austral nos Roteiros e Diários de Navegação da primeira metade do século XVI	205
Ana Cristina Roque	
12 MAIO	
Sessão solene de entrega do Prémio <i>Almirante Teixeira da Mota</i>/2008	241
Nuno Vieira Matias	
O Mar Português antes dos Descobrimentos. Do Foral à Crónica – da Hagiografia às Cantigas de Amigo e de Escárnio e Maldizer	245
João Abel da Fonseca	

26 MAIO		
	Há 510 anos (1497-1499) Epopeia Gâmica. <i>A Missão e a Mensagem</i>	257
	José Caro Proença	
30 MAIO		
	5ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O ICEA subordinada ao tema <i>400 anos das primeiras observações de Galileu Galilei</i>	
	Novidades astronómicas e os primeiros telescópios em Portugal	271
	Henrique Leitão	
	A Astronomia e a Náutica	281
	José Malhão Pereira	
	A Navegação dos Satélites Artificiais pelas Estrelas*	
	Fernando Carvalho Rodrigues	
2 JUNHO		
	A «outra banda» e a Expansão Portuguesa: o contributo dos fornos do biscoito de Vale de Zebro	291
	António Ventura	
16 JUNHO		
	Caminhos da Ilustração portuguesa: experiência e crítica em Bartolomeu de Gusmão	309
	Maria de Fátima Reis	
23 JUNHO		
	Maghreb – Europe. Bilan des relations économiques et sociales	317
	Rachid Ragala	
30 JUNHO		
	Novas prioridades e novos horizontes estratégicos: a Índia no Oceano Índico	333
	Constantino H. Xavier	
7 JULHO		
	Rodas de Calcular portuguesas no início de Seiscentos	335
	Carlos Juzarte Rôlo	
15 SETEMBRO		
	Uma viagem à Croácia	353
	Manuel Leal Vilarinho	

22 SETEMBRO	
 Lançamento do livro <i>A Marinha em África. Angola, Guiné e Moçambique– Campanhas Fluviais, 1961-1974</i>, de John P. Cann	379
Nuno Vieira Matias	
1 OUTUBRO	
 A Fragata Corte-Real na operação contra a pirataria no Corno de África (Abril-Junho 2009)	383
António Gonçalves Alexandre	
7 OUTUBRO	
 Navios de grande calado, portos de águas profundas. Portugal como plataforma multimodal europeia	403
Rui Ortigão Neves	
20 OUTUBRO	
SESSÃO EVOCATIVA DE S. NUNO DE STA. MARIA – O HERÓI E O SANTO	
 D. Nuno Álvares Pereira – o Homem e o Militar	435
Alexandre de Sousa Pinto	
 D. Nuno Álvares Pereira – o Homem e o Santo	447
D. Januário Torgal Ferreira	
22 OUTUBRO	
 Valor Militar e Naval das Armadas de Portugal, no século XVI (2ª parte)*	
Manuel Carrelhas	
27 OUTUBRO	
 A extensão da plataforma continental. O projecto nacional*	
Manuel Pinto de Abreu	
29 OUTUBRO	
 Lançamento do livro <i>Era só eu e o Mar</i>, de Mário Alvarenga Rua	455
Rui Rodrigues de Abreu e Mário Alvarenga Rua	
3 NOVEMBRO	
 A plataforma continental, o mar e a economia para um futuro com história	467
António Rebelo Duarte	

10 NOVENBRO
A plataforma continental na problemática da Defesa Nacional 485
Victor Lopo Cajarabille

25 e 26 NOVENBRO
XI SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**
subordinado ao tema **O Poder do Estado no Mar e a História**

3 DEZEMBRO
Lançamento* do Livro *Poemas de Encantos*,
de Maria de Lourdes Ferreira Marques
Maria de Jesus Lorena Brito

15 DEZEMBRO
Os 60 anos da NATO. Uma avaliação e uma perspectiva 501
Nuno Vieira Matias

Comunicações de anos anteriores

11 MARÇO 2008
Arquitetura Naval Portuguesa Antiga – Os Tratados e as Traças 511
Hernâni Amaral Xavier

22 FEVEREIRO 2005
A Marinha Real Portuguesa
Do Início da nacionalidade até D. João II 551
Hernâni Amaral Xavier

* Não publicado neste volume das Memórias por falta do texto

** Oportunamente editado pela Academia de Marinha

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2009¹

Presidente

Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti, até 15 de Janeiro
Prof. Doutor Francisco Contente Domingues², de 16 de Janeiro a 30 de Março
Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias³, a partir de 31 de Março

Presidente da Classe de História Marítima

Professor Doutor Francisco Contente Domingues

Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências

Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito

Secretário-geral

Capitão-de-mar-e-guerra José Henriques Cyrne de Castro

Secretário da Classe de História Marítima

Dr. João Abel da Fonseca

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

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

¹ Eleição na Assembleia dos Académicos de 28 de Novembro de 2006, homologada em 4 de Janeiro de 2007 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (OA1 49/26-11-2003).

² Devido ao falecimento do Presidente em 15 de Janeiro, assegurou a Presidência, interinamente, até à tomada de posse da nova Direcção.

³ A partir da tomada de posse da nova Direcção, ocorrida em 31 de Março de 2009, homologada no mesmo dia pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, resultante da eleição em Assembleia dos Académicos de 16 de Março. Na composição da nova Direcção mantiveram-se como membros os restantes titulares dos cargos estatutários.

VIDA ACADÉMICA

Tomada de posse do novo Presidente da Academia de Marinha

Devido ao falecimento, em 15 de Janeiro, do Presidente da Academia de Marinha, Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti, o cargo de Presidente foi assegurado interinamente pelo Vice-presidente Francisco Contente Domingues.

Após eleição na Assembleia dos Académicos de 16 de Março, homologada em 31 de Março pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, decorreu neste mesmo dia, na Biblioteca Teixeira da Mota, a tomada de posse da nova Direcção, presidida pelo Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias.



Académico Malhão Pereira em S. Tomé e Príncipe

Em Abril, no âmbito das Comemorações de Gago Coutinho e a convite do Instituto Camões, o Comandante Malhão Pereira deslocou-se a S. Tomé e Príncipe, tendo proferido duas conferências, uma no Centro Cultural Português e outra no Instituto Diocesano de S. Tomé, na cidade de S. Tomé.

Entrega do Prémio *Almirante Teixeira da Mota*/2008

Em Sessão Solene presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, em 12 de Maio foi entregue o Prémio *Almirante Teixeira da Mota*/2008, *ex aequo*, à Dra. Ana Maria Caixado Novo da Costa e ao Dr. Carlos Montalvão, pelos trabalhos *Variations of*

Hemipelagic Sedimentation in the Submarine Cascais Canyon and Adjacent slopes for the last 150 years e O Xaveco Marroquino, respectivamente.



Espólio do Almirante Teixeira da Mota

Em 12 de Maio foram entregues à Academia de Marinha, pela Senhora D. Maria de Lourdes Teixeira da Mota, as condecorações do Vice-almirante Avelino Teixeira da Mota, tendo ficado em exposição permanente na Biblioteca da Academia, de que é patrono.

Espólio do Almirante Ferraz Sacchetti

Em Maio foi recebido um lote muito significativo de livros do Vice-almirante Ferraz Sacchetti, oferecido pela sua Família à Biblioteca Teixeira da Mota, onde passou a constituir um núcleo independente.

Dia da Marinha

A Academia de Marinha participou na Exposição Comemorativa do Dia da Marinha, que decorreu de 16 a 24 de Maio, em Aveiro.

Sessão Cultural Conjunta com o ICEA

Em 30 de Maio teve lugar a 5ª Sessão Cultural Conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica (ICEA), subordinada ao tema *400 anos das primeiras observações de Galileu Galilei*.

No período da manhã, os participantes deslocaram-se ao Palácio Nacional de Mafra, onde foram recebidos pelo seu Director, Dr. Mário Pereira.



Seguiu-se uma visita à Exposição *A Astronomia e a Náutica na Biblioteca de Mafra*, guiada pela responsável da histórica Biblioteca, Dra. Teresa Amaral, que comissariou aquela mostra bibliográfica.

Após o almoço-convívio, os participantes seguiram para o Auditório da Casa da Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, onde receberam as boas-vindas do Presidente do ICEA, Dr. Viegas Freitas, que proferiu as palavras de abertura.

Ao longo da tarde foram apresentadas, seguidas de debate, as conferências “O Telescópio de Galileu em Portugal”, pelo académico Henrique Leitão, “A Astronomia e a Náutica”, pelo académico José Malhão Pereira, e “A Navegação dos Satélites Artificiais pelas Estrelas”, pelo académico Fernando Carvalho Rodrigues.

Académico Malhão Pereira em Budapeste

Entre 28 de Julho e 8 de Agosto, o Comandante Malhão Pereira participou na capital magiar nos trabalhos do *XVIII International Congress of the History of Science and Technology*, tendo apresentado a comunicação “*The Magnetic Variation and the Variation Compass in Portuguese Navigation Techniques, XV to XVIII Centuries*”.

Académico Emérito João Farrajota Rocheta

Por ocasião do seu centésimo aniversário, ocorrido a 25 de Setembro, o académico João Farrajota Rocheta recebeu na “Casa dos Leões”, em Carnaxide, a visita de uma



representação do Conselho Académico e da Revista da Armada, tendo-lhe sido entregue, pelo Presidente Vieira Matias, o diploma de membro emérito da Classe de Artes, Letras e Ciências da Academia de Marinha.

XI Simpósio de História Marítima

Em 25 e 26 de Novembro realizou-se o XI Simpósio de História Marítima, subordinado ao tema *O Poder do Estado no Mar e a História*. As comunicações – 26 no total – foram apresentadas no auditório e na biblioteca, em sessões paralelas.

Oportunamente serão publicadas as respectivas *Actas*.

Assembleias dos Académicos

Realizaram-se cinco Assembleias dos Académicos:

- a 10 de Fevereiro, para discussão e deliberação sobre a duração do mandato do Conselho Académico que viesse a ser eleito;
- a 16 de Março, para a eleição do Conselho Académico (cargos estatutários) até 31 de Dezembro de 2009;
- a 17 de Novembro, para eleição de membros para as diversas categorias;
- a 10 de Dezembro, para apreciação e deliberação sobre a Acta da Assembleia dos Académicos de 10 de Dezembro de 2008, e sobre o Relatório de Actividades de 2009 e Plano de Actividades para 2010;
- a 10 de Dezembro, para apreciação e deliberação sobre a Acta da Assembleia dos Académicos de 16 de Março de 2009, e eleição do Conselho Académico (cargos estatutários para o triénio de 2010-12).

Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/2009

Por deliberação do Júri, de 3 de Novembro, o Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/2009, foi atribuído, *ex aequo*, ao Prof. Doutor Álvaro Garrido e ao Comandante António Maria Gonçalves, pelos trabalhos *Henrique Tenreiro – uma biografia política*, e *Sagres – construindo a lenda*, respectivamente. O Júri decidiu atribuir uma «menção honrosa» ao Comandante Aldino Santos de Campos, pelo trabalho científico *Modelling the Continental Shelf Extension Near the Foot of the Slope Fuzzy-Band – A Contribution to the Extension of the National Maritime Territory*.

Lançamento e apresentação de livros

Norte dos Pilotos. Guia dos Curiosos – Um livro de Marinharia do séc. XVIII, do académico José Manuel Malhão Pereira, edição da Mar de Letras, em Janeiro;

Dieta Náutica e Militar, com coordenação e notas introdutórias dos académicos José Manuel Malhão Pereira, Nuno Valdez dos Santos, Guilherme Conceição Silva e Carlos Juzarte Rôlo, edição da Academia de Marinha, em Janeiro;

A Marinha em África – Angola, Guiné e Moçambique. Campanhas fluviais, 1961-1974, do académico John P. Cann, edição da Prefácio, em Setembro;

Era só eu e o mar, do académico Mário Alvarenga Rua, edição do autor, em Outubro;

Poemas de Encantos, da autoria da Dra. Maria de Lourdes Margalho Matos Ferreira Marques, edição da Colibri, em Dezembro.

Sessões realizadas

Ao longo do ano foram realizadas 30 sessões ordinárias, uma sessão solene e um Simpósio de História Marítima na Academia, e uma sessão conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, na Ericeira. Os textos das conferências apresentadas encontram-se no corpo destas *Memórias* e das *Actas* do Simpósio, excepto nos casos em que não foi possível a sua entrega por parte dos autores.

Académicos falecidos

António Emílio Ferraz Sacchetti

Luís Nolasco Guimarães Lobato

Bernardino Faria Rodrigues Cadete

Artur Duarte de Carvalho Batista dos Santos

Brian Stuckenberg

W. G. Lister Randles

Henrique A. da Fonseca

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 17 de Novembro

Eméritos da Classe de História Marítima

Luís Alberto Adão da Fonseca

António José Barreiros Telo

Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências

José Fernandes Martins e Silva

Francisco António Torres Vidal Abreu

Joaquim dos Santos Félix António

Efectivos da Classe de História Marítima

Henrique José Sampaio Sousa Leitão

Adelino Braz Rodrigues da Costa

Efectivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Fernando José Ribeiro de Melo Gomes

Henrique Alexandre Machado da Silva da Fonseca

Adriano Manuel de Sousa Beça Gil

Ricardo Serrão Santos

Correspondentes da Classe de História Marítima

Maria de Fátima Reis

João Pedro Manso Xavier de Brito

João Manuel Lopes Pires Neves

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

António Carlos Rebelo Duarte

Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro

Mário Manuel da Fonseca Alvarenga Rua

Victor Manuel Bento e Lopo Cajarabille

Armando José Dias Correia

João Carlos Espada

João Gomes Vieira

Associados da Classe de História Marítima

Agustin Guimerá Ravina (Espanha)

Associados da Classe de Artes, Letras e Ciências

Rachid Ragala (França)

SESSÕES NA ACADEMIA

A PIRATARIA NO SÉCULO XXI

Comunicação apresentada pela segundo-tenente
Mara Lisa Saramago, em 13 de Janeiro

I. INTRODUÇÃO

Em pleno século XXI, a ameaça da pirataria volta a estar em voga, e com ela, uma crescente preocupação com a segurança das rotas de tráfego marítimo. Nos últimos anos, os números de ataques e sequestros por embarcações piratas aumentaram, tornando a circulação em determinadas rotas marítimas bastante inseguras. Estes ataques tiveram, contudo, no ano transacto, uma maior incidência na área do Golfo de Aden (GoA) e costa leste da Somália.

Neste sentido, a pirataria na Somália tem-se tornado uma questão que tem preocupado fortemente a generalidade da comunidade internacional, dada a sua importância geoestratégica, na medida em que ao seu largo se cruzam as rotas que ligam o Mar Vermelho ao Mar Árabe e destes com destino à Ásia ou ao Sul de África.

Um *failed state* que tem encoberto as acções dos piratas, uma rede que se tem especializado, um *modus operandi* que se tem aperfeiçoado, uma acção que se tem intensificado, tudo isto tem condicionado uma presença naval cada vez numerosa e eficaz e um empenhamento internacional numa tentativa de efectiva erradicação da ameaça.

O presente estudo procurará, neste sentido, e após uma breve operacionalização de conceitos, fazer uma análise da evolução da pirataria nos últimos anos, tendo, no entanto, por enfoque a região da Somália e Golfo de Aden.

Assim, e após uma breve análise estatística, procurar-se-á abordar os principais pontos quentes actuais, elaborando uma pequena retrospectiva da pirataria na Nigéria e Estreito de Malaca (Sudeste Asiático) e, consequentemente, Somália.

Neste último caso, o estudo será mais minucioso, com um enquadramento político-estratégico, pesquisa sobre a actividade pirata na região, respectivo *modus operandi*, avaliação sobre a mesma, e forças navais presentes na área de operações.

II. OPERACIONALIZAÇÃO DE CONCEITOS

Pirataria é “quaisquer actos de violência, detenção ou depredação para benefício pessoal, cometidos pela tripulação, ou passageiros, de um navio sobre outro, ou sobre pessoas, ou propriedade a bordo desse navio, fora da jurisdição de um Estado”¹.

Consequentemente, segundo o artigo 101º da UNCLOS, de 1982, a pirataria é, portanto, um acto ilegal.

No entanto, o “International Maritime Bureau” (IMB), define a pirataria como um “acto de abordar, ou tentativa de abordar, outro navio com a intenção de cometer roubo, ou outro tipo de crime, e com intenção, ou capacidade, de usar a força para o conseguir”².

Assim, e ao contrário da definição da ONU, esta definição, sendo mais generalista, cobre os crimes cometidos nas águas territoriais, o que não acontecia na anterior. No entanto, esta definição não é reconhecida pelo Direito Internacional.

Não obstante, o IMB apresenta, ainda, um estudo conceptual mais aprofundado de pirataria.

Neste sentido, e ainda segundo esta organização, existem três dimensões de pirataria: o “Low-Level Armed Robbery” (LLAR), o “Medium-Level Armed Assault and Robbery” (MLAAR), e o “Major Criminal Hijack” (MCHJ).

O “Low-Level Armed Robbery” é o nível mais baixo da pirataria, no qual os piratas assaltam o navio e a tripulação e fogem, sendo um dos objectivos do assalto o cofre do navio. Estes tipos de ataques ocorrem, normalmente, enquanto o navio está no porto ou no ancoradouro, sucedendo-se, normalmente à noite. Ocasionalmente, contudo raramente, o navio é levado para venda.

Segue-se o “Medium-Level Armed Assault and Robbery”, no qual os actos de pirataria são realizados por grupos que se encontram bem organizados e que operam com embarcações rápidas nas proximidades da costa. No entanto, o raio de acção pode ser alargado pela utilização de “navios-mãe” (mother-ships), possuindo, frequentemente, radar. Neste caso, já estamos perante um maior nível de brutalidade, com tripulação ameaçada, amarrada, e possivelmente ferida. O armamento utilizado abrange armas automáticas, RPG ou morteiros;

Na dimensão mais elevada distinguida pelo IMB, o “Major Criminal Hijack”, as acções são perpetradas por organizações regionais de grande dimensão, ou mesmo internacionais. Aqui, o navio é sequestrado, e é pedido um resgate; há o recurso à violência extrema (por vezes a tripulação é assassinada). Pode acontecer o navio ser repintado, ser-lhe dada outra bandeira e registo sob outro nome (Phantom Ship). São uma pequena parte dos crimes de pirataria ocorridos em todo o mundo, no entanto os mais rentáveis.

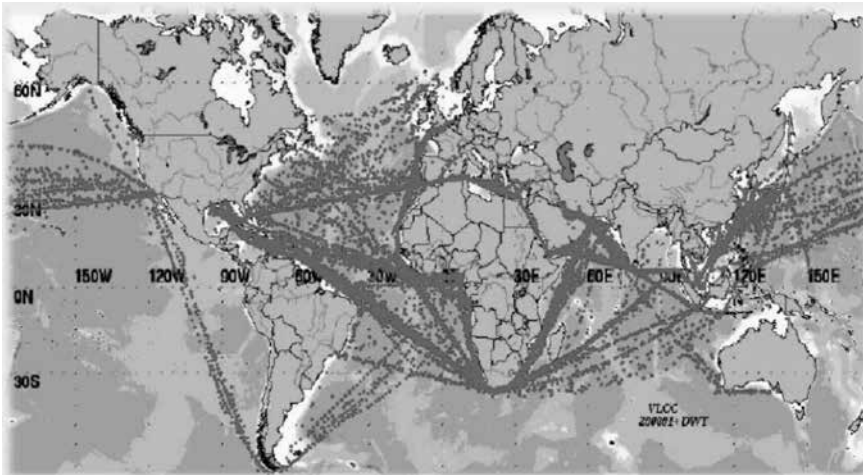
¹ “United Nations Convention on the Law of the Sea” (UNCLOS), artº 101, 1982.

² International Maritime Bureau.

III. ANÁLISE ESTATÍSTICA

90% do comércio mundial faz-se por via marítima. O quadro que a seguir se apresenta representa precisamente as rotas de tráfego marítimo, onde está bem patente a dependência da segurança das linhas de comércio marítimo.

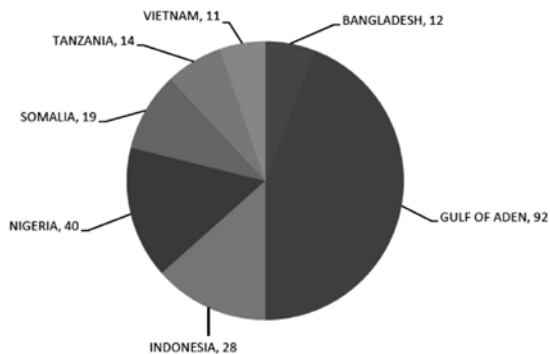
A região do Corno de África e Golfo de Aden encabeçam uma dessas principais rotas, a qual serve de via privilegiada para o comércio e petróleo proveniente do Golfo Pérsico e com destino à Europa e EUA.



Fonte: Maritime Security Primer 2008

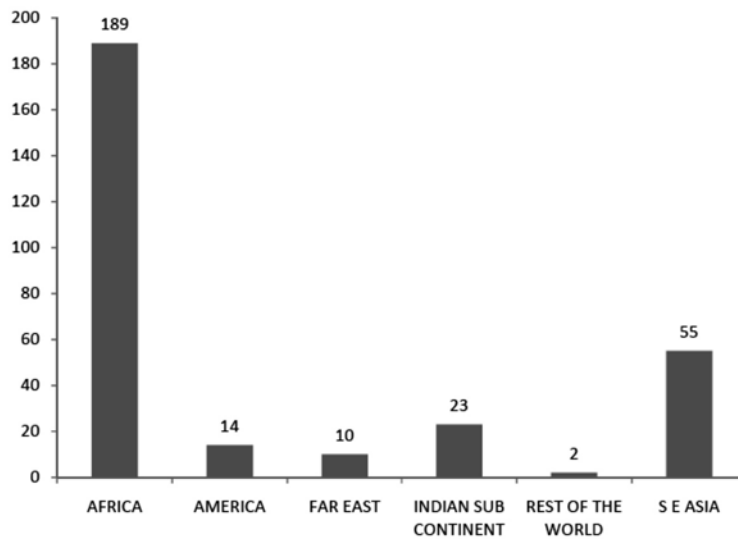
Nos gráficos que se seguem, procura-se apresentar uma análise estatística de pirataria marítima a nível mundial, com um especial enfoque para aquela no Goa e costa leste da Somália, na qual os valores aumentaram substancialmente no ano de 2008.

A) ATAQUES REPORTADOS (2008)



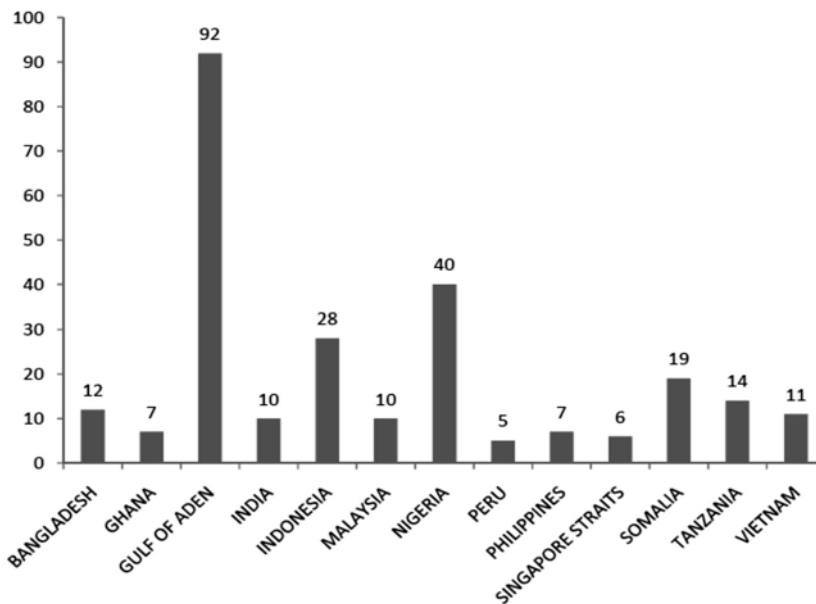
Fonte: IMB 2008

B) TOTAL DE INCIDENTES POR REGIÃO (2008)



Fonte: IMB 2008

C) PAÍSES ONDE FORAM REPORTADOS CINCO OU MAIS INCIDENTES (2008)



Fonte: IMB 2008

D) INCIDENTES POR MÊS

	GOA Ataques / Sequestros	COSTA LESTE Ataques / Sequestros
FEVEREIRO	3 (1)	0 (0)
ABRIL	22 (1)	1 (1)
JUNHO	4 (1)	0 (0)
AGOSTO	11 (7)	0 (0)
OUTUBRO	16 (4)	3 (1)
DEZEMBRO	16 (3)	1 (0)

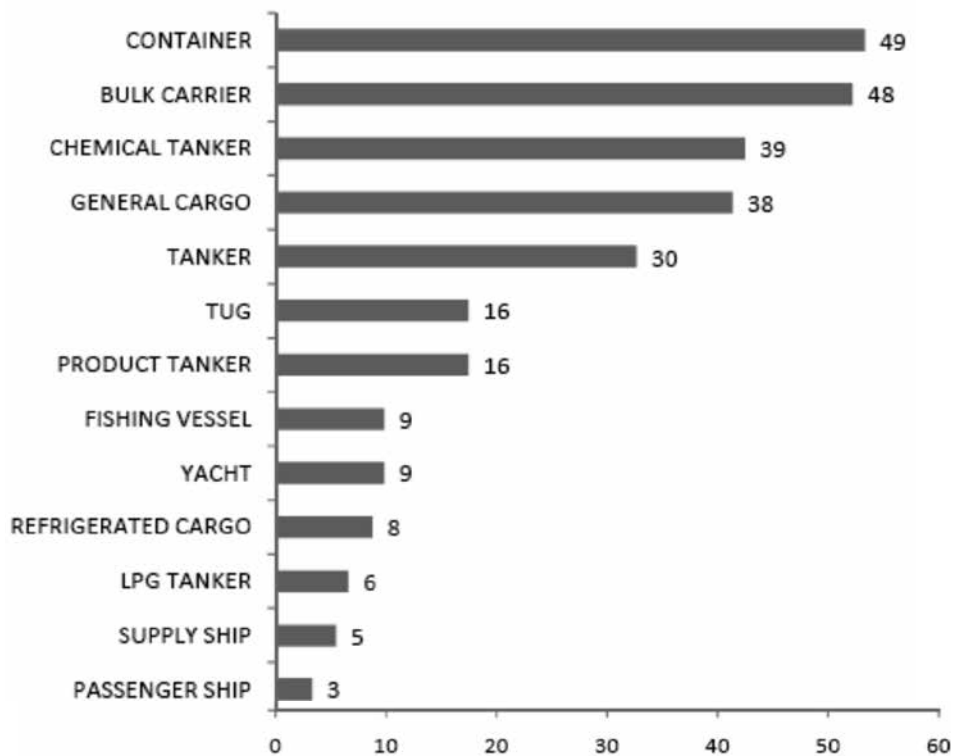
E) TIPO DE VIOLÊNCIA À TRIPULAÇÃO POR LOCALIZAÇÃO (2008)

Location	Taken Hostage	Crew Threatened	Crew Assault	Crew Injured	Crew Killed	Missing	Kidnap
S E ASIA Indonesia	16	4		2		6	
Malaysia	26		1	1			
Singapore Straits	2						
Philippines				9	7	1	
FAR EAST Vietnam		4					
INDIAN SUB CONT Bangladesh	1			1			
AMERICA Brazil			2				
Colombia	1						

Ecuador	2						
Peru	3						
Venezuela	1		4	2			
AFRICA Ghana	3						
Gulf of Aden	629			2	3	14	
Mozambique		1					
Nigeria	13			14			39
Somalia	186				1		3
Tanzania	6			1			
Sub total	889	9	7	32	11	21	42
Total	1011						

Fonte: IMB 2008

F) TIPO DE NAVIOS ATACADOS (2008)



Fonte: IMB 2008

G) RESGATES PAGOS NA SOMÁLIA DESDE 2005

ANO	Nº DE NAVIOS	RESGATE (TOTAL)	RESGATE (POR NAVIO)
2006	8	\$2.080M	\$260,000
2008	46	\$30 a 50M	\$1M

Em suma, houve um aumento exponencial da pirataria no ano de 2008, sendo que os números são mais significativos na região do Goa e Somália, onde os valores mais que triplicaram desde 2007.

IV. PONTOS QUENTES (ENQUADRAMENTO GERAL)

A. NIGÉRIA

A pirataria ao largo da Nigéria e no Golfo da Guiné está intimamente associada à exploração dos recursos petrolíferos na região, nomeadamente a sua exploração no Delta do Níger. Vários ataques têm sido perpetrados contra interesses ocidentais na região, por diversos grupos rebeldes, nomeadamente o MEND (Movimento para a Emancipação do Delta do Níger). Em 2008, segundo o IMB, foram efectuados 40 ataques contra navios, sendo mais atractivas a zona portuária de Lagos e o Delta do Níger.

Os elementos associados a este tipo de pirataria, além de fortemente associados aos grupos insurgentes, estão equipados com sistemas de navegação e armas modernos, facilmente recorrem à violência, e afirmam que os lucros obtidos pelas suas acções revertem a favor da população, de forma a beneficiarem das riquezas naturais da região.

B. ESTREITO DE MALACA / SUDESTE ASIÁTICO

Geograficamente, a Indonésia é o maior arquipélago do mundo, possuindo cerca de 17500 ilhas, das quais apenas 6000 são habitadas. O grupo “Greater Sunda”, que consiste nas ilhas de Java, Sumatra, Borneo (que inclui o Kalimantan indonésio), Sulawesi, Madura e Belitung, conjuntamente com Papua (oeste de Nova Guiné), contém 80% do total da população. Cerca de 60% da população indonésia vive na ilha de Java, que representa apenas 7% da área terrestre do país.

Entre ilhas encontra-se o Estreito de Malaca, ponto de passagem entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico, e de ligação entre 3 das nações mais populosas do mundo (Índia, China e Indonésia). O Estreito de Malaca é, consequentemente, outra das principais rotas marítimas do mundo, assim como o GoA. Esta é uma região com uma longa tradição de tráficos e pirataria marítima.

Deste modo, extremamente apelativa a esta prática, e com uma geografia que facilita a fuga, a região tem sido, também nos últimos anos, um dos locais privilegiados para o exercício da mesma. Não obstante, o *modus operandi* tem sido diversificado, facto que também dificulta a detecção dos piratas por parte das forças de segurança.

No entanto, muito devido à coordenação de acções entre os Estados da área, com sistemas de alerta comuns, a pirataria no Estreito de Malaca em particular, e no Sudeste Asiático em geral, tem sido contida, tendo havido uma diminuição do número de ataques reportados nos últimos anos.

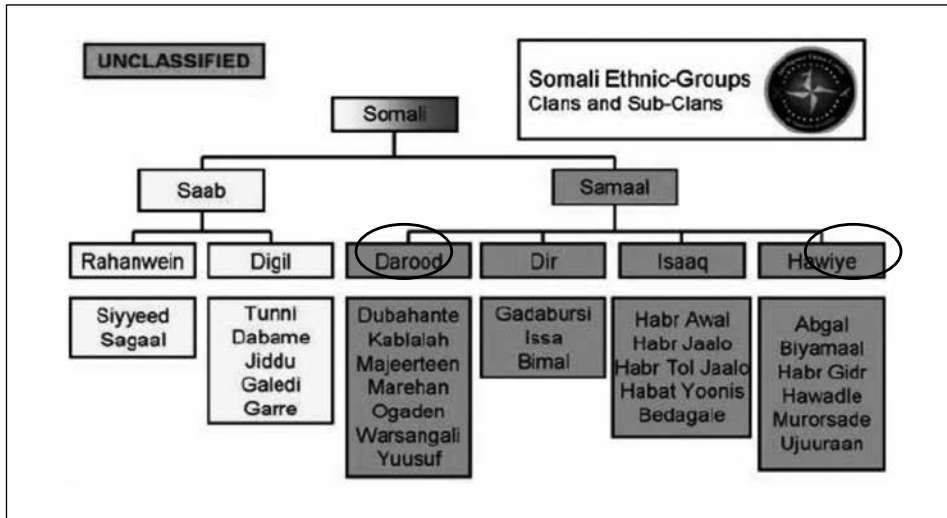
V. SOMÁLIA

A. ENQUADRAMENTO POLÍTICO-ESTRATÉGICO

Geograficamente importa referir que a Somália tem 3.025 km de linha de costa, da qual, cerca de 1/3 percorre o Golfo de Aden no sentido Oeste-Este a, aproximadamente, 300 km paralelos à costa sul do Iémen. Os restantes 2/3 percorrem no sentido nordeste-sudoeste ao longo da parte Oeste do Oceano Índico. Excepto perto do ponto mais a sul da costa da Somália, não existem ilhas ao longo da costa.

Em termos de religião, a maioria dos Somalis é Muçulmana Sunita. As grandes clivagens sociais que emergem da existência anárquica da Somália provêm de questões tribais, e não religiosas. Historicamente, não têm sido rigorosos na sua interpretação do Islão. Isto sucedeu como consequência da guerra civil, e daí as condições anárquicas que assaltaram o país. Vários movimentos islamistas, como o al-Ittihad al-Islam, e grupos de caridade, fizeram incursões substanciais, com esforços agressivos, para que os Somalis tivessem uma mais rígida interpretação do Islão. Hoje os tribunais “sharia” são dispensados na maior parte do país, e na mais estável parte noroeste do país o código civil baseia-se na lei islâmica.

Paralelamente, a Somália é uma nação etnicamente homogénea. Os somalis contam com mais de 95% da população, enquanto os bantu africanos, os árabes e os asiáticos completam os restantes 5%. Apesar desta uniformidade étnica, a sociedade mantém-se dividida em clãs e sub-clãs. O actual estado caótico do país deve-se largamente a este “clánzismo”, no qual os líderes exploram as voláteis clivagens da sociedade em seu próprio benefício.



Os principais clãs somalis são:

– **Darood**

Os Darood são o maior e o mais disperso dos clãs somalis. Este grupo diz ser descendente de Darood Ismail, um filho do Sheik Ismail Jabarti, que, supostamente, imigrou da Arábia para o noroeste da Somália por volta do século X ou XI. Ao longo dos séculos os sub-clãs Darood espalharam-se por toda a Somália, Este da Etiópia, e Norte do Quênia.

Os Harti são um grupo relacionado com os sub-clãs Darood que vivem no nordeste da Somália perto de Galkayo, assim como as regiões Este da Somaliland. Compreendem os Majerteen, um dos maiores sub-clãs Darood, que habitam na área entre Galkayo e Bosasso, e as regiões Dhulbahante e Warsangeli da Somaliland.

Os Majerteen tiveram um importante papel no Governo Somali durante a primeira década de independência. O primeiro Primeiro-Ministro da Somália, Abdirashid Shermarke, era um líder Majerteen que mais tarde se tornou Presidente. Os Majerteen também formaram o primeiro movimento de oposição ao regime de Siad Barre, que se seguiu à guerra de Ogaden de 1977-1978. O “Somali Salvation Democratic Front” (SSDF) foi formado pelo Coronel Abdillahi Yussuf, no seguimento de um golpe de Estado liderado por oficiais Majerteen e de uma massiva repressão governamental contra os Majerteen. Estes são, também, uma importante força na cidade portuária de Kismayo, no sul, desde que emigraram, acompanhados por outros Harti, por volta do final do século XIX.

Os Ogaden Darood, o maior dos sub-clãs Darood, vivem maioritariamente na região da Etiópia que tem o seu nome.

– Hawiye

Os Hawiye, que afirmam ser descendentes de um sheik árabe, vivem numa larga área no centro da Somália, tendo-se também espalhado para algumas áreas da Etiópia e do nordeste do Quênia. Os descendentes dos Hawiye compreendem os Habre-Habuheed, descendentes dos filhos da sua mulher Etíope, e os Bah Sherifo, dos filhos da sua mulher de Meca. Existem também um número de clãs aliados que não descendem do fundador Hawiye, mas, não obstante, vivem sob protecção Hawiye e são considerados Hawiye.

Os Hawiye tiveram um papel importante no desenrolar dos eventos que conduziram à queda do regime de Siad Barre.



Os clãs Darood e Hawiye são tradicionalmente rivais, embora tenham a sua própria estrutura de clãs e sub-clãs com a sua própria rivalidade e alianças.

Enquanto os Hawiye dominam o centro-sul da Somália, incluindo a capital Mogadishu, os Darood dominam Puntland, no nordeste. A agravar esta rivalidade esteve o facto de o Presidente Yusuf³ ser proveniente do clã Darood, e ter-se rodeado, para constituir governo, de várias entidades do seu clã. Neste sentido, os Hawiye sentiram-se marginalizados e excluídos da governação do país pelos seus velhos rivais.

Devido ao seu clima árido, a população da Somália está extremamente dispersa, com uma média de 15 pessoas por km². A densidade populacional tem o seu valor mais baixo nas regiões do nordeste (Puntland) e centrais do país. É mais alta nas zonas centrais mais elevadas de Somaliland (incluindo as cidades de Hargeysa e Berbera) e nos vales do Jubba e Shabeelle, a sul.

As principais cidades a sul são Mogadishu (capital), Marka, Kismayo e Baydhabo. No norte (Somaliland) são Hargeysa, Berbera e Burao. Em Puntland são Boosaaso e

³ Presidente da Somália desde Outubro de 2004 até Dezembro de 2008. Será alvo de estudo mais aprofundado ainda neste capítulo.

Garoowe. Muitas cidades viram a sua população aumentar com pessoas deslocadas desde o início dos anos 90.

Também muitas centenas de milhar de Somalis deixaram o país desde 1991, originando uma das maiores diásporas africanas, com maiores concentrações nos países do Oeste da Europa e América do Norte, assim como por todo o Leste de África. Da mesma forma que não se pode afirmar com certeza o número de Somalis que deixaram o país desde essa data, também não se pode dizer quantos permaneceram no país.

A principal e língua oficial é o Somali, falada universalmente por todos os clãs. Também é falado o árabe, o italiano, e o inglês por alguns dos letrados, e o Swahili é falado nas cidades costeiras do sul de Mogadishu.

Em termos políticos, a Somália, desde a queda do regime do Presidente Siad Barre, é regida por um Governo de Transição, o TFG (Transitional Federal Government), tendo sido encabeçado pelo Presidente Abdullahi Yusuf Ahmad até ao final do ano transacto. O TFG foi instituído em Nairobi, em Janeiro de 2005, não tendo ainda um efectivo controlo da totalidade do país.

O Coronel Abdullahi Yusuf Ahmad foi eleito Presidente do TFG em 10 de Outubro de 2004, em Nairobi, com o apoio de 2/3 do “Transitional Federal Parliament” (TFP).

Anteriormente, foi Presidente do auto-proclamado Estado de Puntland e tinha sido um dos protagonistas na guerra civil da Somália, nos anos 70.

Abdullahi Yusuf nasceu, em Dezembro de 1934, em Gaalkacyo, na região de Mudug (mais tarde parte de Puntland), na parte centro-norte da Somaliland Italiana. Como referido, é membro do clã Darood, o maior e mais disperso dos clãs somalis. Alistou-se no exército colonial italiano em 1954, tendo estudado durante três anos no “Modena Staff College”. Após juntar-se ao novo exército da Somália unificada em 1960, estudou na “Soviet School of War”, em Frunze (agora Bishkek, no Quirquizistão) e foi adido militar da Somália em Moscovo.

Após o seu regresso à Somália, opôs-se ao Golpe de Estado de Muhammad Siad Barre, em 1969, e foi preso pelo novo regime, não tendo sido libertado antes de 1975. Subsequentemente, estudou Direito na “Somali National University” em Mogadishu.

Após a imprudente tentativa de Siad Barre de invadir a Etiópia e anexar a região de Ogaden (maioritariamente Darood) em 1977, Abdullahi Yusuf aproveitou a oportunidade para se juntar com antigos camaradas militares do sub-clã Majerteen-Harti Darood num golpe sem sucesso. Voou para o Quênia em 1978, tendo ficado exilado na Etiópia de Mengistu, quando esta ainda estava em guerra com a Somália.

Na Etiópia ganhou o apoio de Mengistu para formar e liderar o “Somali Salvation Democratic Front” (SSDF) para derrubar o regime de Barre. Mas isto teve pouco impacto no contexto de um conflito maior no Corno de África, e Abdullahi Yusuf foi, eventualmente, capturado em Mengistu, em 1985.

Libertado com a queda de Mengistu em 1991, retornou para a sua terra natal no nordeste da Somália, a fim de liderar as forças do SSDF, que ganharam o controlo da região ao governo colapsado de Barre.

Em Janeiro de 1997, Abdullahi Yusuf era um dos cinco dirigentes do recente “Somali National Salvation Council” (SNSC), uma iniciativa apoiada pela Etiópia para reunir as facções da Somália que tinham sido boicotadas pela Somaliland e a facção do líder de Mogadishu, Husayn Muhammad Aydid. Após ter falhado, o território do SSDF auto-proclamou-se, em Julho de 1998, como o Estado Independente de Puntland, tendo Abdullahi Yusuf como Presidente. Continuou como tal até Julho de 2001, quando o seu mandato expirou e foi proibido de ser reconduzido. Recusando afastar-se do poder, retirou-se para Gaalkacyo, e lançou uma guerra civil contra o seu sucessor, Jama Ali Jama. Derrotou-o em Maio de 2002 e encetou um acordo de partilha de poder em Maio de 2003. O mais controverso é que neste período Abdullahi Yusuf foi, alegadamente, uma vez mais, ajudado por tropas e armamento etíopes, enquanto Jama Ali teria patrocinado a iniciativa do “Transitional National Government” (TNG), lançada em 2000 com o apoio do Djibouti e da Eritreia. A resistência de Puntland a uma reunificação da Somália sob o TNG, ajudada por outras facções pró-Etiópia, foi um factor muito importante para o fracasso daquele governo, o que levou às conversações de Nairobi apoiadas pelo IGAD que, eventualmente, levaram à produção do TFG e enformaram a liderança de Abdullahi Yusuf. Adicionalmente, Puntland encetou uma rigorosa e hostil política face à vizinha Somaliland, tentando reclamar as províncias de Sool e Sanaag (anteriormente parte da Somaliland britânica), onde os Harti-Darood são o grupo dominante.

Vozes dissonantes afirmam que a totalidade do processo do TFG e o novo presidente são da responsabilidade da Etiópia, cujo interesse é visto como sendo o enfraquecimento e a pacificação da Somália através de um assentamento constitucional altamente descentralizado, que enfatiza as divisões regionais e dos clãs em vez da unidade nacional da Somália.

O que é facto é que Yusuf sempre enfrentou problemas significativos ao consolidar a sua autoridade em Mogadishu, problemas esses que, associados ao aumento da pirataria na região e à sua incapacidade para a controlar, condicionaram o seu afastamento do TFG em Dezembro de 2008.

B. A PIRATARIA

A pirataria tem sido um assunto de grande preocupação na área, havendo grandes indícios da relação entre os líderes locais e a pirataria, tendo por finalidade a angariação de fundos para a compra de armamento.

As origens da pirataria na Somália remontam às décadas de 70 e 80, e estando intimamente relacionadas com a actividade piscatória na zona, numa escala muito inferior àquela que hoje assistimos. No entanto, por volta da década de 90, a actividade incrementou e os piratas desenvolveram novas capacidades, actuando, segundo eles, em prol da defesa dos recursos piscatórios e marítimos da Somália, como uma espécie de “guarda-costeira somali”, atacando navios estrangeiros que ali pescavam ilegalmente ou utilizavam as águas para despejar lixo tóxico.

No entanto, desde 2004 que as táticas e a natureza dos ataques mudaram radicalmente, aumentando drasticamente em número e em operacionalidade.

As capacidades dos grupos piratas nunca foi claramente conhecida, mas pressupõe-se que tenham ganho dimensão, visto o cada vez mais elevado número de ataques, assim como conhecimentos marítimos, navais e experiência. Têm capacidade HF e VHF, telefone de satélite, kits de comunicações móveis e GPS, com os quais mantêm contactos com elementos que se encontram no mar. Com esta capacidade poderão interceptar comunicações dos alvos, e monitorizar as frequências HF e VHF a fim de verificar tráfico mercante que passa. Haverá, também, a possibilidade de possuírem recursos HUMINT (Human Intelligence) nos portos de Mombasa, Djibuti, Berbera, Aden e Boosaso, ou infiltrados nas tripulações. O recurso a OSINT (Open Sources, nomeadamente a internet ou fontes comerciais), a fim de tomar conhecimento das rotas dos navios, também é uma possibilidade. Alegadamente, os piratas possuem “navios-mãe” (possivelmente embarcações de pesca) que servem de plataforma logística, de onde são lançadas as embarcações de ataque, e que, com o qual, tem a capacidade de deixar águas territoriais. Possuem armamento automático (AK47 e RPG).

A organização C2 dos piratas parece ser muito centralizada. As figuras centrais normalmente residem nos aglomerados urbanos (Mogadishu, Merka, Xararadere, Hobyo), onde se dedicam aos negócios; enquanto vários campos móveis, muitas vezes ligados a actividades pastorícias nómadas, encontram-se localizados ao longo da costa. Os tradicionais “senhores da guerra” (warlords) mantêm-se na sombra, condenando os ataques para ter apoio internacional, mas, indirectamente, encobrindo as acções dos piratas e das milícias. Usam a pirataria para financiar as suas milícias, prestando-lhes protecção através dos seus próprios clãs.

Os piratas têm muitos conhecimentos na administração local, regional e mesmo governamental, havendo envolvimento de altas figuras da administração de Puntland e do TFG na pirataria. Não são os piratas que tratam dos resgates, sendo esta uma função dos “senhores da guerra” ou dos “homens de negócios”.

Apesar de existirem alguns indícios de relacionamento com a Al-Qaeda e outros grupos terroristas, as referências a actividades terroristas na região são escassas.

Os principais grupos piratas somalis são:

- “Puntland Pirates” - Grupo de pescadores tradicionais somalis baseados na região semi-autónoma de Puntland.

- “Somali Marines” - O grupo mais sofisticado, poderoso e eficaz. Possui estrutura militar e operam na costa da região central da Somália, com base em Harardheere e Eyl. Têm capacidade para operar em alto-mar (mais do que os outros grupos), com participação em actividades de pirataria envolvendo apresamento de navios, raptos e pedidos de resgate. Crê-se que tenham praticado mais de 80% dos ataques em 2007. Também conhecidos como os “defensores das águas territoriais da Somália”, são leais ao “senhor da guerra” regional Abdi Mohamed Afweyne.

- “Marka Group” - Constituído por vários grupos, mais dispersos e menos organizados. Operam na zona de Marka, com embarcações de pesca, e uma mais larga área de operações.

- “National Volunteer Coast Guard” - Com base em Kismayo, especializaram-se em interceptar pequenas embarcações e barcos de pesca na zona de Kismayo.

Contudo, se por um lado a actividade e a religião islamita (e a “Sharia”) têm proporcionado uma certa transcendência relativamente às rivalidades dos clãs, também a pirataria se tem transcendido a esta tradicional rivalidade.

Com o desenvolvimento recente da pirataria, esta está constituída numa única rede, com duas principais células que cooperam em proximidade.

A célula do norte, sedeada em Caluula e afiliada ao clã Darood, que opera no GoA, recolhendo, depois, os navios na costa leste da Somália, entre as cidades de Eyl e Garacad.

E a célula do sul, sedeada em Harardhere e afiliada ao clã Hawiye, que opera no Oceano Índico, transportando os navios para a costa leste próximo da cidade de Hobyó. Alegadamente foi a célula que promoveu o sequestro do MV Sirius Star (super petroleiro) e do MV Faina (que levava um carregamento de armamento), estando associada aos “Somali Marines”.

Em coordenação, toda a rede trabalha para o objectivo, havendo uma cadeia de comando e equipas com funções específicas desde a logística, a preparação e organização da operação, os tradutores, os negociadores, e os operacionais em si que tomam de assalto os navios. A rede tem várias ligações ao longo de todo o território da Somália. Os resgates são pagos em dinheiro (frequentemente largados via aérea), sem registo de transacções bancárias.

Os piratas agrupam-se em pequenos conjuntos de três a cinco elementos por embarcação, com motor fora de bordo (“skiffs”), e capazes de atingir as 175 MN. Ocasionalmente usam navios sequestrados como “navios-mãe”, efectuando o ataque durante o dia, particularmente de manhã. A aproximação é feita em várias direcções, pelos diferentes “skiffs”, enganchando escadas num dos bordos do navio e procedendo ao seu assalto. Não têm intenção de matar.

Dada a perigosidade e frequência dos ataques e sequestros perpetrados pelos piratas somalis, mormente durante o ano de 2008, os principais armadores dos navios mercantes foram tomando uma série de medidas, de forma a tentar combater as acções de pirataria no GoA e costa da Somália. De entre estas medidas destacam-se a possibilidade do recurso à Rota do Cabo; a ponderabilidade da não utilização do GoA por parte de navios com calado reduzido, sem protecção, e que pratiquem uma velocidade inferior a 15 nós (não há registo de ataques a navios que pratiquem velocidades superiores àquela); há o aconselhamento a navios que utilizem a mesma velocidade e que tenham as mesmas características que naveguem em conjunto ao passar na região; e, sempre que possível, aumentar a distância à terra.

A par destas medidas, e também de forma a tentar combater a pirataria ao largo da Somália, foram deslocadas para a região diversas forças navais.

Não obstante, a forma mais eficaz de combater a pirataria na Somália seria realizar uma efectiva operação no terreno, de forma a cortar o apoio e as bases em terra, uma vez que todo o suporte logístico, e apoio operacional e administrativo encontram-se nessa zona.

O aumento da presença militar naval na área poderá condicionar a actividade, mas dificilmente irá degradar a rede.

VI. FORÇAS NAVAIS PRESENTES NA ÁREA DE OPERAÇÕES

Na área, e tendo por finalidade o combate à pirataria da Somália, encontram-se a Combined Task Force – 150 (CTF 150), a EUNAVFOR Somália – Operação ATALANTA e vários empenhamentos nacionais.

A CTF-150 é uma coligação multinacional que se encontra associada à “Operação Enduring Freedom – Horn Of Africa” (OEF-HOA). A missão da OEF-HOA é monitorizar, inspeccionar e, se necessário, executar “boardings”, no âmbito de “Maritime Security Operations” (MSO). Em suma, o principal objectivo é desenvolver a segurança marítima para a promoção da prosperidade e estabilidade global, através da luta contra o terrorismo no mar, negando a livre circulação a extremistas violentos, armas ou outros materiais que possam ser usados em ataques terroristas.

Assim, na génese da criação da CTF-150 esteve o combate ao terrorismo, no âmbito da OEF-HOA, tendo sido, de certo modo, “desviada” do seu objectivo fundamental, para proceder ao combate à pirataria no GoA e Somália.

A TF-150 opera no GoA, Golfo de Oman, Mar Vermelho, Mar Árábico e Oceano Índico.

No GoA, e no âmbito desta nova tarefa, foi criado pelo “Combined Forces Maritime Commander / US Naval Forces Central Command” um corredor de segurança marítimo para proteger a navegação mercante da pirataria, entre o GoA e a entrada do Golfo de Oman.

A EUNAVFOR Somália – Operação ATALANTA é uma iniciativa da União Europeia em apoio às Resoluções 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008) e 1846 (2008), do Conselho de Segurança das Nações Unidas, que autorizam o combate à pirataria nas Costas da Somália.

A Operação ATALANTA iniciou a 12 de Dezembro de 2008, por um mandato inicial de um ano, e tem por objectivos primordiais a protecção nos navios no “World Food Program”, a protecção dos navios ao largo da costa da Somália, e a prevenção e repressão de actos de pirataria e roubo armado. O quartel-general da operação (OHQ) está sedado em Northwood, o da força (FHQ) encontra-se no Djibouti, sendo o comandante da operação o Vice-Almirante inglês Phillip Jones.

A nível nacional encontram-se também na área vários meios navais da Rússia, EUA, França, Índia, Malásia e Arábia Saudita.

Vários já foram os ataques piratas repelidos ou evitados devido à substancial presença naval na área, e o número de sequestros e assaltos diminuiu consideravelmente em Dezembro de 2008. Contudo, e como já referido, esta acção naval poderá condicionar a liberdade de acção e actividade pirata, mas é pouco provável que consiga degradar a rede que está instituída e perfeitamente operacional sem uma efectiva operação no terreno.

VII. CONCLUSÕES

Em termos gerais, a região do Corno de África, na qual a Somália tem posição singular, é de extrema relevância político-estratégica na medida em que se encontra confinada na zona limítrofe do Médio Oriente, além de ser um local de ligação entre o Mar Vermelho e o Golfo de Aden. Este representa, por si só, uma crucial via marítima em termos de comércio, sobretudo de energia, encontra-se nas imediações da Arábia Saudita, o maior produtor mundial de petróleo.

Daí, e devido ao aumento substancial do número de ataques e sequestros de navios, fruto do desenvolvimento da pirataria praticada na região e associada ao *failed state* da Somália, a crescente preocupação por parte da comunidade internacional em geral, e consequente empenhamento militar naval nas suas águas.

A própria situação político-social da Somália proporcionou, senão mesmo condicionou, a especialização e aperfeiçoamento da rede pirata somali que, com laços às próprias autoridades locais, “senhores da guerra”, ou mesmo entidades governamentais, se tem tornado a principal fonte de subsistência de um país pobre e sem recursos.

O empenhamento naval nas costas da Somália tem, efectivamente, tido resultados positivos, no entanto a rede pirata está muito centralizada em termos de figuras de topo, e tem várias células e bases distribuídas pelo território, facto que, sem uma acção militar que neutralize estas bases e corte os apoios, em terra, à actividade pirata, a rede não será substancialmente afectada.

VIII. BIBLIOGRAFIA

“CIA WORLD FACTBOOK”, Somália, in www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook;

“PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS”, Annual Report, International Maritime Bureau, 2008;

“PIRACY IN SOMALIA, THREATNING GLOBAL TRADE, FEEDING LOCAL WARS”, Roger Middleton, Chatam House, Briefing Paper, Outubro 2008, in www.chatamhouse.org.uk;

“RESOLUTION ON PIRACY AT SEA”, European Parliament, 23 Outubro 2008, in <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6+TA-2008-0519+0+DOC+XML+V0//EN>;

“UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA” (UNCLOS), ONU, 1982;

“UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL RESOLUTIONS, 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008) e 1851 (2008), in <http://www.un.org/Docs/sc/unsresolutions08.htm>;

“VIOLENCE AT SEA. PIRACY IN THE AGE OF GLOBAL TERRORISM”, Edited by Peter Lehr, Routledge, New York, 2007;

Vários sitios de internet:

www.iccwbo.org/ccs/menuimbbureau.asp

www.cia.gov.

www.mschoa.eu

LANÇAMENTO DO LIVRO *NORTE DOS PILOTOS, GUIA DOS CURIOSOS. UM LIVRO DE MARINHARIA DO SÉC. XVIII*

Apresentação pelo académico
Henrique Leitão, em 20 de Janeiro

Na lista dos inúmeros serviços que a Armada tem prestado ao nosso país – e na qual sobressaem, como é evidente, os muitos e distintos feitos de armas – conta-se também o facto de ter sabido cultivar entre os seus oficiais, ao longo das décadas, um espírito de amor à cultura e à investigação histórica a tal ponto que, das fileiras da Marinha saiu um notável escol de historiadores. As contribuições historiográficas destes oficiais foram variadas, mas, como é natural, têm-se destacado sobretudo as relativas ao estudo da ciência náutica e disciplinas afins.

Tudo isto é bem conhecido e justamente reconhecido. Como não pensar em nomes tão significativos como os de Morais e Sousa, Gago Coutinho, Fontoura da Costa ou Teixeira da Mota? E como não pensar em outros, como Armando Cortesão, ou Luís de Albuquerque que, não sendo da Marinha, se apoiaram de maneira essencial nas investigações desses primeiros? Esta tradição estende-se até aos dias de hoje e é do seio deste imponente esforço colectivo de compreensão do passado que surge agora o contributo histórico do senhor comandante José Manuel Malhão Pereira.

Gostaria de recordar como a existência desta tradição configura uma situação rara nos estudos eruditos em Portugal. Que uma tarefa de grande porte intelectual seja praticada ininterruptamente e de modo sistemático durante um período de quase dois séculos, por um verdadeiro escol de especialistas, é uma situação verdadeiramente pouco comum na cultura portuguesa. Para mais, todos os que estão familiarizados com o tema reconhecem nele uma clara linha de avanço, iria mesmo a dizer um *progresso*, pedindo desculpa aos meus colegas historiadores aqui presentes por usar um termo tão problemático e equívoco nos estudos históricos. Mas não vejo maneira de o evitar, porque no estudo da náutica portuguesa é indubitável que estamos hoje muito melhor do que estávamos há 50 anos e infinitamente melhor do que estávamos no início do século XX.

O que nos traz ao comandante Malhão Pereira e ao seu livro *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos*.

Antes de mais nada começo por dizer que – como é evidente – me abstenho de fazer qualquer apresentação do senhor comandante Malhão Pereira. A sua carreira militar foi distintíssima e diante deste auditório seria completamente supérfluo e até um pouco descabido da minha parte apresentá-la. Limito-me apenas a assinalar a riqueza e abundância dos seus estudos históricos, testemunhando como tem sido importante, do ponto de vista da Universidade – que é o mundo de onde venho – esta aproximação do comandante Malhão Pereira, e outros oficiais da Armada, à investigação histórica e aos

trabalhos universitários. Uma aproximação que tem sido sobretudo proveitosa e benéfica para nós, e que espero não tenha sido muito desagradável para eles.

Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos, de subtítulo «Um livro de marinharia do séc. XVIII», é um trabalho que resulta das provas académicas de Mestrado do comandante Malhão Pereira. Consiste no estudo e análise de um texto, intitulado precisamente «Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos», redigido entre os anos de 1730 e 1750, por Manuel dos Santos Raposo, um homem de grande experiência naval. A informação biográfica sobre esse autor é muito escassa, mas é evidente estar-se diante de uma personalidade de educação limitada mas profundo conhecimento das coisas do mar. Santos Raposo foi examinado como piloto em 1705, participou em várias viagens como piloto, e além disso teve ainda uma acção relevante como cartógrafo.

Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos, é um texto que combina um carácter eminentemente prático com uma intenção quase que diríamos exaustiva. Nele se acham tratadas, de maneira directa, simples, e completamente acessível aos práticos do mar, as noções básicas de náutica e navegação, os elementos da mastreação e aparelho dos navios, os princípios mais importantes de condução, manobra e táctica.

Trata-se de um texto dirigido não só a pilotos, mas também a oficiais, e que documenta de maneira excepcionalmente valiosa a teoria e a prática das lides do mar em Portugal nas primeiras décadas do século XVIII. O texto é escrito por um prático do mar, dirige-se a homens ligados directamente à vida a bordo, e supõe, para seu entendimento integral, uma familiaridade com a vida real a bordo.

No seu livro, o comandante Malhão Pereira não se limita a analisar pormenorizadamente o texto de Santos Raposo, o que de facto é o assunto do capítulo 5 – onde se faz o estudo do que se refere à náutica, do capítulo 6 – sobre o aparelho e manobra do navio, e do capítulo 7 – sobre táctica naval. Isto já seria só por si uma contribuição muito valiosa, pois o trabalho de Santos Raposo é muito completo e merecedor de uma leitura atenta. No entanto, o comandante Malhão Pereira faz anteceder estes estudos por capítulos de enquadramento, onde leva a cabo o que chama “leitura náutica”, de diários de navegação e relações de viagem e roteiros.

Não tenho qualquer dúvida em dizer que este trabalho do comandante Malhão Pereira se tornará uma referência obrigatória na historiografia da náutica. Os capítulos de análise e resumo das técnicas navais são dos melhores estudos que temos hoje em dia sobre o assunto, e os seus capítulos de “leitura náutica” são modelos do género. Acima de tudo, creio que este estudo de *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos* inaugura uma nova fase, e sobre isto gostaria de dizer algumas palavras.

Já no final da sua vida o Professor Luís de Albuquerque, avaliando tudo o que havia sido feito por si, pelos seus colegas e discípulos, e pelas gerações anteriores, concluía que o estudo da náutica portuguesa atingira um ponto de maturidade. Considerava que os textos náuticos de índole mais teórica, como os Guias Náuticos e os Livros de Marinharia, estavam praticamente todos editados e estudados, e que havia boas sínteses do desenvolvimento da disciplina. Apontava, então, a direcção para o futuro. Faltava agora, segundo ele, iniciar o trabalho sistemático de um outro tipo de textos, diários de navegação e

roteiros sobretudo, onde se achava registada, de maneira muito mais imediata, a verdadeira prática da marinharia nacional. Isto é, ao considerar como concluída a primeira parte da tarefa de estudo da documentação relevante para a história da náutica e navegação, o Professor Albuquerque indicava que era necessário dar um novo passo importante.

Na verdade, estas palavras eram talvez um pouco optimistas. Na altura em que foram proferidas havia ainda muitos textos importantes de índole teórica que se encontravam por estudar. Textos absolutamente essenciais como os tratados latinos de navegação de Pedro Nunes, que só este ano irão aparecer a público, traduzidos e numa edição crítica moderna; obras tão significativas como o *De navigatione* de Diogo de Sá ou a *Navegação especulativa e prática* de António de Naiera, aguardam ainda um estudo que lhes faça justiça; manuscritos tão importantes como a *Ars Nautica* de Fernando Oliveira, que continua por publicar numa edição em português devidamente anotada; a produção de João Baptista Lavanha continua dispersa, e a necessitar de um estudo global etc. – tudo isto a despeito de, em todos estes temas, se terem registado importantes progressos.

Mas apesar de serem algo optimistas, as palavras de Luís de Albuquerque continuam muito de verdade. Estava (e está) na altura de se estudar, de forma sistemática e muito mais profunda, *como* realmente se navegava, como é que, *na prática diária*, procediam pilotos e marinheiros. Este é o passo que é preciso dar. Este passo, contudo, implica importantes mudanças metodológicas, porque as fontes em que se apoia têm peculiaridades muito próprias, porque muita evidência terá que ser reconstituída a partir de indicações indirectas e, sobretudo, porque obriga a que os historiadores que se acoemtam a essa tarefa tenham uma preparação muito especial.

A prática é sempre muito mais complicada de investigar historicamente do que a teoria; o saber do dia-a-dia é, para um historiador da ciência e da técnica, muito mais difícil de captar do que as concepções geniais dos cientistas de excepção. Tudo isto é sabido de há muito, mas só recentemente têm sido desenvolvidos os instrumentos de análise histórica que permitam atacar este problema de maneira satisfatória. Nas últimas décadas os historiadores de ciência têm trabalhado muito em torno da noção de “shared knowledge”, ou seja, *conhecimento partilhado*, conceito que designa aquele tipo de capacidades, competências, e conhecimentos que, em cada geração e em cada grupo profissional, raramente se encontra codificado ou descrito em livros, mas que é o património fundamental dessas comunidades de cientistas, de técnicos, ou, mais latamente, de praticantes de ciência. Um corpo de conhecimentos, portanto, que funciona como uma espécie de tela de fundo, silenciosa mas indispensável, sobre a qual se articulam teorias, ideias e práticas científicas. O *conhecimento partilhado* é o que permite que dois técnicos ou dois homens de ciência possam comunicar sem terem que estar permanentemente a clarificar os seus termos, a explicar a sua nomenclatura, a explicitar os parâmetros usados, as medidas, ou os instrumentos com que se fazem certas operações técnicas. Todas as operações práticas, toda a vida real, de determinada actividade técnica, opera-se sobre uma base comum que é precisamente o conhecimento partilhado.

Sucedem que este tipo de conhecimentos são tomados como *tácitos* e habitualmente não estão escritos, ou então encontram-se registados de tal maneira que, afastados de algumas décadas ou séculos, se tornam quase incompreensíveis para o historiador.

O conhecimento partilhado não é explicado, precisamente porque designa saberes e competências que são dados como sabidos em cada comunidade de artífices ou técnicos. E por isso, não surge explicitamente nas fontes históricas. Esta é a dificuldade intrínseca do problema, que obriga a novos caminhos metodológicos e ao recurso a instrumentos de análise diferentes dos habitualmente usados pelos historiadores.

Uma das soluções possíveis é precisamente aquela que o comandante Malhão Pereira oferece neste seu estudo: colocar a experiência de um *especialista actual* em diálogo com a experiência dos *especialistas do passado*. Não se trata já da situação familiar em história segundo a qual o conhecimento de certos saberes actuais permite uma maior empatia, e portanto uma maior compreensão, de situações semelhantes do passado. Trata-se agora de uma situação muito mais exigente para o historiador actual, porque a sintonia de experiência técnica torna-se no eixo fulcral do processo de reconstituição histórica. Isto é, o silêncio ou a escassez de informação é ultrapassado construindo um diálogo entre especialistas do mesmo ofício, mas afastados no tempo. Apesar de fácil de enunciar esta é uma tarefa que muito poucos podem levar a cabo, pois, como é evidente, exige do historiador actual não apenas o domínio histórico da matéria, mas o domínio técnico *absoluto* dos problemas em apreço.

Ora este diálogo com os pilotos e nautas do passado é superiormente bem realizado nesta obra do comandante Malhão Pereira que, com a sua vastíssima experiência de mar e o seu profundo conhecimento de técnicas náuticas do passado, pode entender e ajuizar não só o que está expresso na documentação, mas também o que está omissa, não só o que é explicitamente mencionado, mas também o que é tacitamente dado como sabido.

É realmente surpreendente o que o comandante Malhão Pereira consegue retirar das breves frases, das alusões indirectas ou dos registos fragmentários que os textos do passado lhe oferecem, captando com segurança e avaliando com precisão, por detrás desses fragmentos, a prática marítima, com os seus problemas, as suas técnicas, os seus instrumentos e as suas ideias.

Lido, explicado, e analisado por um historiador com as competências invulgares do comandante Malhão Pereira, o texto de Santos Raposo não só se torna acessível ao leitor actual mas, bem mais do que isso, ganha uma vida própria, quase ao ponto de nos transportar para o mundo da marinharia setecentista.

O comandante Malhão Pereira, adiciona ainda um outro aspecto ao seu trabalho, cuja importância ele próprio faz questão de salientar, e que tem que ver com a antiga e imensamente repetida litania acerca do putativo atraso científico e tecnológico português a partir do século XVI.

Os sinais de alerta acerca da inadequação desta noção são muitos e vêm de muitos lados. Neste livro recorda-se, por exemplo, o parecer crítico do eminente especialista de história naval que é o almirante Max Justo Guedes. Dada a sua própria natureza, questionar esta ideia não implica tanto um trabalho argumentativo ou uma revisitação de temas já estudados, mas sobretudo o iniciar de novas linhas de investigação. Que é, uma vez mais, precisamente o que o comandante Malhão Pereira faz neste livro, oferecendo

aquela que é porventura a mais completa descrição do estado da náutica e marinharia portuguesas nas primeiras décadas do século XVIII.

A análise do *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos* dá-lhe a ocasião para olhar para este *topos* dos estudos de cultura e ciência portuguesa. Para olhar e para discordar. E assim, do importante campo da história da náutica e navegação vem mais um alerta, dirigido a todos os historiadores, de que a descrição habitual que caracteriza de forma apressada e genérica a ciência e técnica nacional dos séculos XVII e XVIII como decadente, necessita de uma profunda revisão.

O estudo do comandante Malhão Pereira, *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos*, é um trabalho exemplar não só pelo que contém mas talvez ainda mais pelo que anuncia. Como disse, julgo que com este trabalho se entra decididamente naquela segunda fase dos estudos de história da náutica e marinharia que Luís de Albuquerque reclamava. Talvez ninguém seja mais sabedor e capaz para nos levar nesta passagem do que o comandante José Manuel Malhão Pereira, a quem por isso, todos nós que nos interessamos pelo passado do nosso país estamos gratos e de quem ficamos devedores.

Finalmente, não quero terminar sem dar uma palavra de agradecimento ao editor, Mar de Letras, não só por se ter lançado à aventura de publicar uma obra que não é dirigida ao grande público e que não está destinada a ser (lamento dizê-lo) um *best-seller* nacional, mas sobretudo por ter produzido um livro muito bonito que é um verdadeiro prazer ter nas mãos e que faz, com o seu apuro tipográfico, inteira justiça à importância do seu conteúdo.

Muito obrigado.

Palavras do Autor, académico
José Malhão Pereira, em 20 de Janeiro

As minhas primeiras palavras são de agradecimento ao Senhor Almirante Ferraz Sacchetti, que me proporcionou estar aqui hoje na Academia de Marinha, no ambiente que eu tinha escolhido para efectuar o lançamento deste meu trabalho, rodeado pela minha família e amigos.

São também de homenagem a um homem que dedicou toda a sua vida à Marinha, à Família, ao Ensino e ao País, e que nunca desistiu, mesmo quando o corpo já se negava a obedecer ao espírito.

Estou convencido que o que mais desejava o Senhor Almirante era que todos se sentissem hoje muito felizes nesta sua e nossa casa. Façamos portanto que isso continue a acontecer.

Seguidamente quero agradecer as palavras amigas do Professor Contente Domingues, que até foi arguente no júri do Mestrado, as do Senhor António Carlos Serra, o editor desta obra, e as dos meus apresentadores, o Almirante Rui Abreu e o Professor Henrique Leitão.

Estou desvanecido com as vossas palavras, não sei que fazer, já pensei em meter-me debaixo da mesa, mas aqui não dá, porque está cheia de pernas, pelo que tenho pura e simplesmente que resistir estoicamente neste lugar.

Relativamente ao Almirante Abreu e ao Professor Henrique Leitão, até parece que tive alguma coisa a ver com a sua participação neste evento!

Contudo, compreendo as palavras dos quatro dignos membros desta mesa, visto que são, tal como eu, marinheiros, pelo que há certa cumplicidade. O Professor Contente Domingues é sobrinho de um Almirante, o Almirante Abreu é nitidamente marinheiro, o Professor Henrique Leitão é filho de marinheiro, e o Senhor António Carlos Serra é da Ericeira, além de Presidente da *Mar* de Letras!

Muito obrigado mais uma vez pelas vossas palavras, que até certo ponto correspondem ao facto de eu já estar a ficar velhote, visto que segundo vós, faço tudo bem feito! Deus queira que eu compreenda quando só passarei a fazer e dizer disparates, e que não necessite ter alguém a chamar-me a atenção para isso!

E qual a razão porque solicitei ao Almirante Sacchetti que este tão importante evento para mim e para minha família se efectuasse na Academia de Marinha?

Porque foi a Marinha que me educou, que me moldou o carácter e me permitiu o contacto directo com a natureza humana e o mar.

Foi também a Armada que me deu a formação técnica e a experiência necessária para melhor poder interpretar os marinheiros do passado, o que muito influenciou a

minha decisão, ao deixar de prestar serviço activo, de passar a dedicar-me mais intensamente ao estudo da História da Náutica e da Expansão Marítima Portuguesa.

De facto, logo a seguir à passagem à reserva, pensei seriamente em dedicar-me à agricultura. Poderão perguntar à Cristina, a minha companheira de aventuras, aliás a grande mulher atrás deste insignificante homem, se não foi isso que aconteceu. Andámos pelo Alentejo à procura dum médio fundo, porque o dinheiro não dava para mais. Felizmente que optámos por outra solução!

Abro aqui um parêntesis para dizer que correspondendo este trabalho ao texto da minha Dissertação de Mestrado, os agradecimentos às entidades a quem de uma ou de outra forma devo o apoio e ajuda para a sua efectivação, estão incluídas neste mesmo texto.

Contudo, gostaria de salientar três pessoas que exerceram influência decisiva na decisão de passar da agricultura para a História.

A primeira foi o Comandante Estácio dos Reis, pessoa que muito admiro, com quem converso frequentemente, e com quem aprendo muito, incluindo o significado do termo serendipidade. De facto, há mais de vinte anos, o Sr. Comandante sugeriu-me que estudasse a náutica portuguesa dos séculos XVII e XVIII, visto que esse período histórico estava mal estudado.

Às vezes as pessoas mais velhas não se apercebem da influência que poderão ter nos mais novos. E V. Ex.^a teve, Senhor Comandante, porque eu ouvi-o atentamente e aqui estou a apresentar um estudo nesse âmbito. Eu só peço é que as minhas acções de cariz semelhante tenham influenciado camaradas mais jovens para seguirem esta fascinante actividade de estudo da história marítima e naval do nosso país.

A outra pessoa foi o Coronel António Pena, amigo de longa data, que é Mestre em Relações Internacionais, Doutor em Relações Internacionais e Professor Universitário.

Eu francamente não sei como este Senhor tem tempo para respirar, mas se olharem para ele vêm que está muito bronzado. E a razão para isso, é que mora em Paço d'Arcos, a cerca de 300 metros da praia e ainda tem tempo para apanhar Sol!

Pois foi o Senhor Coronel Pena que me orientou na frequência do mestrado na Universidade Nova, e lá fui eu inscrever-me, tendo logo sido entrevistado pelo Professor Teodoro de Matos, que me fez muitas perguntas indiscretas.

Fui então outra vez para a escola, com mais 8 colegas (nunca tinha chamado colega a ninguém, mas habituei-me), e lá fizemos seminários, exames, etc., tivemos notas, e quase todas elas muito boas. Houve no entanto um professor, cujo género não digo, que era um pouco forreta nessas notas.

Ao Almirante Max Justo Guedes, um marinheiro brasileiro grande amigo de Portugal e grande historiador, devo a sugestão do estudo crítico do *Norte dos Pilotos*, que foi afinal o pretexto para estudar a evolução da náutica dos séculos XVI a XVIII, já sugerido pelo meu amigo Comandante Estácio dos Reis.

Seguiu-se a preparação da dissertação, os milhares de horas de consulta em bibliotecas, o contacto com os simpáticos bibliotecários que tanto me ajudaram, o que me permite fazer agora a inevitável comparação com a época actual, em que se pirateiam documentos via *internet* entre outros expedientes informáticos.

Eu às vezes pergunto a mim mesmo a razão pela qual tantas pessoas se recusam a ir para casa, depois de mudarem de vida quando a carreira normal acaba.

Uma das razões será o serem mal recebidos em casa. De facto, depois de tantas ausências diárias ou, no caso dos militares, de meses ou anos, o agregado familiar estranha aquele apêndice ao qual não sabem o que fazer. Normalmente só está a estorvar.

Tirando este compreensível problema, acho também que a sociedade actual manda cedo demais as pessoas para casa, com a ânsia de renovar quadros e refrescar mentalidades.

Na nossa sociedade, que teve uma revolução recente, é também a reacção à antiga influência que teve no País a então designada brigada, cujo epíteto não menciono pelo respeito que me merece a audiência.

Mas na ânsia de a eliminarem caíram no exagero de desperdiçar o capital de experiência que os mais velhos proporcionam e vêem-se por vezes autênticas crianças em muitos lugares de elevada responsabilidade social.

Isso leva muitas pessoas a tentarem continuar a ser úteis em diversas áreas e felizmente vemos muitos exemplos das que não desistem e que tão importantes têm sido à nossa sociedade.

Permitam-me que dê como exemplo do que acabei de dizer, o da pessoa do Professor Adriano Moreira, que me deu a honra de estar presente. Reparem que este senhor há mais de sessenta anos que tem responsabilidades importantes na nossa sociedade.

O mesmo poderia dizer de um ausente, que pessoalmente não conheço mas que muito admiro, o Senhor Manuel de Oliveira. Mas esse senhor ainda terá muito mais para dar porque ainda nem sequer se reformou!

No caso concreto da minha humilde pessoa, que evidentemente não tem nada a ver com as entidades referidas ou mesmo não referidas, a razão porque cada vez tenho mais compromissos e menos tempo para estar em casa e de andar à vela, é em grande parte devida ao facto de que acho que tenho também a obrigação de dar exemplo aos meus netos, que já são 5.

Na realidade, considero que o exemplo é muito importante, apesar de este princípio estar muito fora de moda. Acho que é útil que os meus netos vejam que o avô está activo e até se sujeita a exames, à competição com colegas, a passar de ano ou chumbar.

Que o Avô não está a esquivar-se a ficar traumatizado com provas de aptidão, e não quer aceitar as facilidades que querem actualmente a eles netos dar, que é passarem de ano sem esforço e sem confronto.

Por esse motivo, quero perante todos vós afirmar, que dedico essencialmente este trabalho à Margarida ao Pedro, ao Vasco, ao Duarte e ao Francisco, e também aos que hão-de nascer, e faço votos para que quando mais tarde tenham eventualmente responsabilidades, influenciem a sociedade a inverter este rumo no ensino e não só, porque assim não vamos a lado nenhum.

Nestas condições, enquanto tiver vida e saúde, hei-de proceder deste modo, e podem crer que a Armada, e a vida militar numa maneira geral, nos educa desta maneira, e mesmo que eu não tivesse que dar exemplo aos netos, procederia assim.

Não posso terminar estas breves palavras, sem me referir concretamente à edição deste trabalho, que só foi possível graças a um conjunto de pessoas e acções.

Como já tiveram muitos de vós a oportunidade de analisar, este trabalho não é como o *Código Da Vinci* ou o *1421, o Ano em Que a China Descobriu o Mundo*. Também não é como *Não Há Coincidências* ou *Português Suave*.

Ou ainda como um livro que saiu recentemente, intitulado *Aos Olhos de Deus*, que narra a embaixada de D. Manuel ao Papa. Página sim, página sim, há algo de muito sugestivo para prender o leitor.

Ou como um outro, da autoria de um inglês, que no Prefácio indica que descreve a vida de marco Pólo, narrando aquilo que o grande viajante medieval não contou no seu relato. Imaginem V. Exas. o que Marco Polo andou por lá a fazer!

Se este livro se adaptasse à televisão, aquela bolinha vermelha que se costuma pôr no cantinho superior ficava muito ruborizada.

Portanto este trabalho, que não trata de assuntos fracturantes e que ainda por cima não tem um título *sexy*, não terá muito público.

Por isso é que considero ter tido muito sorte, ao seguir uma sugestão do Doutor João Abel da Fonseca, que foi a de falar ao Senhor António Carlos Serra, da *Mar de Letras*, que imediatamente propôs uma solução, que foi posta em campo, e que correspondia à angariação de apoios institucionais.

Assim, este trabalho só foi possível graças ao apoio dado pela Academia de Marinha, por intermédio do Senhor Almirante Sacchetti, da Comissão Cultural da Armada através do Almirante Rodrigues de Abreu, da Câmara Municipal de Lagos por intermédio do seu Presidente e do Professor Rui Loureiro que naquela autarquia dirige um departamento, e ainda do Professor Engenheiro José Cardoso de Menezes, da empresa 4 SEA, que decidiu esse apoio sem qualquer solicitação da nossa parte.

Acentuo ainda o apoio de um amigo de longa data, o do Doutor Henrique Martins, um grande velejador do Porto, que demonstra que naquela cidade, que será dentro de pouco tempo capital da Região do Norte, não há só futebol.

A estas entidades agradeço muito sensibilizado a oportunidade de ver publicado um trabalho meu, que considero não ser só útil aos estudiosos da ciência náutica e aos historiadores da Marinha em geral, como também aos velejadores, aos modelistas, aos arqueólogos subaquáticos, etc.

O texto final foi revisto pelo Professor Luís Filipe Thomaz e pelo Almirante Max Justo Guedes, meus orientadores de Tese, que me deram úteis e importantes sugestões.

O mesmo devo à Professora Raquel Soeiro de Brito, que me fez extensas observações e valiosas ideias de melhoria do texto.

À Professora Margarida Garcês Ventura devo também úteis sugestões e ao Coronel José Ferreira Durão agradeço a revisão final do texto, que lhe deve ter dado uma grande trabalhadeira.

Dou finalmente, e mais uma vez, os parabéns ao meu Amigo António Carlos Serra, da *Mar de Letras*, pelo seu empenho na execução gráfica desta obra, que me dá tanto gosto em manusear e admirar, o que certamente acontecerá com os seus leitores.

Considero ainda, e agora dirigi-mo aos meus amigos aqui presentes, nos quais incluo todas as pessoas que aqui estão, que a editora *Mar de Letras*, pela sua coragem em publicar um livro que não é *sexy*, merece de todos nós um incentivo.

Termino agradecendo a todos vós a presença na inauguração do meu livro, que me orgulho ter tirado audiência à inauguração do Presidente dos Estados Unidos, tendo ainda acontecido que as suas filhas vão dispor para as suas saudáveis brincadeiras de um cão de água Português, que tem a importante particularidade de não ter subpêlo.

APRESENTAÇÃO DA OBRA *DIETA NÁUTICA E MILITAR*

Comunicação do académico José Malhão Pereira,
coordenador e co-autor do Estudo, em 27 de Janeiro

Em Janeiro de 2001, portanto há cerca de 8 anos, propus em memorando ao então Presidente da Academia de Marinha, o senhor Almirante Rogério d'Oliveira, a publicação de várias obras de autores nacionais relativas à Náutica e à Marinha, versando a navegação, a organização, a construção naval, o aparelho e a manobra dos navios, etc.

Saliento, das obras sugeridas, os manuscritos da BNP, *Hidrografia ou Arte de Navegar*, de Inácio Vieira, e a *Astronomia e Náutica* de autor anónimo. Da Biblioteca do Museu de Marinha o manuscrito com o título *Farol Náutico*, de Patrício Peregrino, e da Biblioteca Central de Marinha o manuscrito, *Marinheiro Perfeito*, também de autor anónimo.

Destes manuscritos os dois primeiros versam assuntos de navegação, o terceiro, o aparelho do navio, com regras para aparelhar, e o quarto, com matérias de cariz semelhante.

Propus também, de entre outras, a publicação de toda a obra de António Carvalho da Costa, que corresponde a pelos menos 4 títulos.

A razão pela qual tomei esta atitude, foi ter verificado durante o período em que estudava a náutica portuguesa dos séculos XVII e XVIII, quão mal conhecido era esse mesmo período, visto que os historiadores da náutica se preocuparam essencialmente com os séculos XV e XVI.

Será oportuno referir que nesse memorando admiti que não era possível publicar todos os documentos propostos, visto ter bem a noção das dificuldades em desse modo proceder.

Foi então sugerido transcrever e publicar a *Dieta Náutica e Militar*, documento extenso e de difícil leitura da colecção Pombalina da Biblioteca Nacional. Esta sugestão foi aprovada em Conselho Académico.

A *Dieta Náutica e Militar* é um manuscrito de princípios do século XVIII, que só muito recentemente obteve da comunidade científica a devida atenção.

De facto, o mesmo foi felizmente apresentado na Academia de Marinha em sessão de 25 de Janeiro de 1989 pelo nosso confrade, Coronel de Mar e Guerra Valdez dos Santos, que o estudou profundamente, e que sobre ele fez extensas considerações.

Este manuscrito, de quase mil páginas e de grande formato, contém utilíssimas informações relativamente ao aparelho, velame e manobra dos navios de guerra portugueses de princípios do século XVIII, além de extensas considerações relacionadas com a organização da vida a bordo, não só na rotina de paz como na guerra.

A *Dieta Náutica* abarca um leque elevado de matérias respeitantes à organização da vida de bordo e à condução do navio, sendo muito desenvolvidas as matérias relacionadas

com a Marinharia, a Navegação, o Combate naval, os Sinais, e tudo quanto ao navio de guerra diz respeito. Está dividida em 12 tratados.

A Marinharia é abordada nos tratados 1º a 5º, e trata respectivamente do *dicionário náutico* e da *composição do navio*, fazendo-se uma descrição geral do mesmo e dos seus componentes. Este assunto completa-se no tratado 10 com a *mareação do navio*.

A Navegação é tratada com algum desenvolvimento neste mesmo tratado, abrangendo os capítulos LXXX a LXXXV. Contudo, o autor não deu necessariamente o mesmo desenvolvimento à matéria como deu à Marinharia, dado que a navegação era tratada por obras que corriam impressas, pelo que não se justificava dar desenvolvimento.

No que respeita à Marinharia, esta autentica enciclopédia de aparelho e manobra, descreve de modo muito completo assuntos que até à época eram passados oralmente ao longo das gerações, não havendo, sobre a maior parte deles, nada escrito.

Os tratados 6º, 7º, 11º e 12º, tratando dos sinais, do armamento e dos navios no seu aspecto orgânico, da artilharia e do combate naval, constituem importante doutrina organizativa nesta área.

Os tratados 8º e 9º correspondem essencialmente à regulamentação da vida a bordo, em todos os seus aspectos.

O grande mérito desta obra, além do correspondente aos aspectos organizativos, terá sido o de “fixar” matérias dispersas e por vezes heterogêneas, dando-lhes forma escrita.

É sobretudo notável o tratamento dado ao aparelho e manobra dos navios da época, além, evidentemente do que se dá ao combate Naval.

Segundo Valdez dos Santos, “trata-se de um autêntico tratado de marinharia do primeiro quartel do século XVIII, ainda em redacção provisória, [...], escrito em letra e estilo da época, sem gravuras, por vezes de leitura muito difícil devido a uma caligrafia pouco legível e uma tinta que, em muitas passagens, está quase imperceptível.”

Dado ter-me debruçado também sobre este valioso documento durante investigações que tive oportunidade de fazer relacionadas com a História da Marinha e não só, poderei adiantar que será também de considerar que o conteúdo do referido documento se poderá assemelhar ao que consta actualmente na nossa Ordenança de Serviço Naval.

Contudo, o documento era de difícil leitura e dada a sua extensão, a transcrição, que só se poderia fazer na Biblioteca Nacional, onde pertence, levaria largo tempo.

Entretanto verificou-se que a *Dieta Náutica Militar* tinha, além do Coronel Valdez dos Santos, um outro grande admirador, o Comandante Conceição Silva. Este nosso confrade há muitos anos que se dedicava à transcrição do documento.

Ao ter conhecimento que a Academia pretendia transcrever todo o documento para eventual publicação futura, dispôs-se imediatamente a colaborar na mesma transcrição, tendo cedido o trabalho que até ao momento tinha executado, incluindo a cópia do microfilme.

Foi então decidido que o trabalho de transcrição seria dividido pelo Coronel Valdez dos Santos, pelo próprio Comandante Conceição e Silva e por mim, distribuindo-se essa transcrição pelas áreas para as quais cada um estaria mais dotado.

Apesar de a transcrição passar a ser feita também fora da Biblioteca Nacional e por três pessoas, a má qualidade do manuscrito e das folhas impressas extraídas do microfilme, não tornou possível continuar com sucesso a transcrição, dada a dificuldade em identificar extensas partes do mesmo.

Foi então sugerido que se adquirisse uma cópia do documento por digitalização directa e em alta definição, o que se concretizou. O documento digitalizado foi gravado em nove DVD, único suporte que permitia acumular mais de mil imagens com cerca de 30 megabytes cada uma. Se assim não fosse, a leitura continuaria a ser muito difícil.

Tal solução foi a que definitivamente solucionou o problema, visto que se obtiveram imagens que, adequadamente manuseadas no computador, permitiram um reconhecimento claro dos caracteres manuscritos.

Sendo necessário finalmente acabar a transcrição, que estava ainda incompleta, e uniformizar o critério, o que seria conveniente fosse feito por uma só pessoa, pediu-se a colaboração do Comandante Juzarte Rôlo, que se prontificou a apresentar o trabalho terminado, recorrendo às três transcrições parciais que se tinham já efectuado até à data, por cada um dos outros três intervenientes no processo.

O documento, como se poderá ver pela descrição a seguir feita por Juzarte Rôlo, está toscamente escrito, sendo essencialmente um rascunho, com muitas emendas e correcções, que teria por objectivo a sua publicação, depois de introduzir as correcções lá expostas.

De facto, parece não haver dúvida que o autor terá elaborado este trabalho como um rascunho com emendas, que se introduziriam mais tarde, aquando da publicação.

Na transcrição final, optámos por fazer o trabalho do eventual editor da obra, introduzindo as correcções e actualizando a grafia e a sintaxe. Todo esse monumental trabalho foi feito por este nosso camarada e confrade.

Foi assim que chegámos a um documento já totalmente transcrito, que poderá corresponder em parte ao que o autor pretendia obter como resultado final.

A presente edição inclui trabalhos introdutórios da autoria do Coronel Valdez dos Santos, do Comandante Conceição e Silva, do Comandante Juzarte Rôlo e de mim próprio.

Valdez dos Santos apresenta um texto intitulado *Através do Autor da Dieta Náutica e Militar*, em que se enquadra o mesmo na sua época, e no esforço organizativo das marinhas Portuguesa e Europeias.

Conceição Silva apresenta o autor no âmbito da Marinha Portuguesa de fins do século XVII e princípios do século XVIII, com um texto intitulado *O Autor e a Marinha Portuguesa na sua Época*.

O signatário faz uma breve descrição crítica do documento nos seus aspectos técnicos, com um texto intitulado *Técnica Náutica e Organização Naval na Dieta Náutica*.

Finalmente Juzarte Rôlo descreve o modo como se ordenou e organizou o texto transcrito.

O autor anuncia figuras que não estão incluídas no documento. As únicas figuras que o manuscrito inclui são correspondentes à matéria *navegação*. Para enriquecer o nosso trabalho, incluímos uma apreciável quantidade de gravuras, que se adequaram ao assunto versado e que poderão ser úteis para a melhor compreensão do mesmo.

O presente trabalho está praticamente pronto para publicação.

Foi entretanto feita uma montagem de todo o trabalho utilizando a prata da casa, isto é, os elevados conhecimentos informáticos do nosso confrade Juzarte Rôlo, a extraordinária qualidade dos serviços do Centro Naval de Ensino à Distância, e alguma imaginação de outros intervenientes no processo.

Um exemplo do resultado desse trabalho é o volume que está à vossa frente.

Será distribuído às pessoas interessadas um DVD com três ficheiros contendo este texto em *pdf* (incluindo a capa), as gravuras que foram acrescentadas e todo o manuscrito digitalizado, num total de pouco mais de dois gigabytes. Para fins estatísticos pede-se que ao se levantar o DVD se inscreva o nome completo no impresso que estará à disposição no local da distribuição.

Uma das razões pela qual foi sugerida a apresentação desta obra neste dia, tem a ver com a vontade de três dos autores deste trabalho homenagearem o nosso Coronel de Mar e Guerra, visto que hoje praticamente se perfazem vinte anos em que Valdez dos Santos apresentou a *Dieta Náutica* neste mesmo lugar.

Da nossa parte, e se os meus camaradas Conceição Silva e Juzarte Rôlo me permitem, aqui vai um abraço ao senhor Coronel, não só por isto, como também por tantas pistas que nos tem legado, nesta autêntica caça aos documentos que todos nós praticamos.

O outro motivo, foi o reconhecimento, por parte dos autores e da Academia, que o documento já transcrito e comentado, poderá ser muito útil aos investigadores, nomeadamente aos que têm em mãos a já premente elaboração e publicação dos diversos volumes da História da Marinha. Não será necessário esperar pelos inevitáveis atrasos na publicação, provocados pelos naturais procedimentos burocráticos e outros.

E como o documento está disponível em suporte informático e transcrito, torna a sua consulta muito fácil e expedita, permitindo ainda a comparação imediata do texto transcrito com o original, se tal for necessário.

Permite também que se possam recolher dos diversos utilizadores, úteis e valiosas sugestões para melhorar este trabalho.

Para isso, aqui vão os endereços electrónicos dos quatro autores, para futuros contactos. O endereço do nosso Coronel de Mar e Guerra poderá por ele ser esclarecido, se houver dúvidas.

Uma palavra referente à imagem da capa, que está contida no DVD e que foi gentilmente cedida pela Sra. Dra., digníssima directora da Fundação Ricardo Espírito Santo, gesto que muito devemos agradecer.

Percebo muito pouco de pintura (e de muitas outras coisas), mas francamente acho esta imagem, que está identificada no livro, é de facto fascinante.

Resta-me agradecer o inextinguível empenho e entusiasmo nesta monumental tarefa do Coronel Valdez dos Santos, do Comandante Conceição e Silva e do Comandante Juzarte Rôlo.

Gostaria também de agradecer ao Comandante Bustorff Silva do Centro Naval de Ensino à Distância pela já habitual amabilidade e espírito de cooperação, que nos permitiu elaborar esta edição caseira. E ainda ao Cabo Marreiros (impressão e montagem) e à Paula (arranjo gráfico da capa), cujo profissionalismo poderá ser atestado por quem manusear este volume.

Espera-se que, para já, esta publicação digital possa contribuir para um melhor conhecimento da Marinha de inícios do século XVIII, proporcionado aos historiadores uma importante ferramenta de estudo.

Esperamos poder brevemente ter à disposição uma edição profissional, que poderá enriquecer as vossas estantes, se V. Exas. acharem que este trabalho, que nos deu muito gosto em fazer, merece tal honra.

Através do Autor da *Dieta Náutica e Militar*

Comunicação do académico Nuno Valdez dos Santos,
co-autor do Estudo, em 27 de Janeiro

Em 1707 um jovem estudante de nome Francisco José da Câmara de Vasconcelos deixou a frequência do Colégio de Santo Antão de Lisboa e passou para a Universidade de Coimbra matriculando-se nos estudos de Filosofia e Jurisprudência Canónica. Quatro anos mais tarde optou pela vida militar e, tendo apenas 18 anos de idade, assentou praça no Regimento da Armada, unidade que tivera “por casco”, nas suas origens em 1641,¹ o Terço da Armada, por Decreto de 24 de Novembro de 1707, transformar-se-ia no Regimento da Armada.

Nesta Unidade teria sido um dos seus primeiros oficiais com o posto de alferes² porém, os seus conhecimentos militares deviam ser muito reduzidos, o que aliás sucedia, talvez, à grande maioria dos nossos soldados da época da “Guerra da Sucessão de Espanha”.

Nas suas “Memórias Militares” o General Mestre de Campo António do Couto de Castello Branco apontou que “os soldados eram quase todos tão novos no serviço e tão imperfeitamente adestrados... e de grande bisonharia...”³

O mesmo se podia dizer quanto à maioria dos oficiais generais em campanha, pelo que deviam ser nomeados para tenentes-coronéis, “os oficiais mais práticos de sinalado serviço e capacidade... e que saibam como ha de atacar e defender uma praça, levar o regimento a todo o combate... e suprir a falta de sciencia dos coronéis...”

Segundo um brocardo militar de então os oficiais subalternos tinham “por dever: saber obedecer e fazer-se obedecer; ver combater e combater”.⁴

Por isto não é de admirar que para as nossas tropas recém-arregimentadas, as primeiras acções da “Guerra da Sucessão de Espanha” não tivessem sido coroadas de grande êxito. Faltou-lhes a devida instrução, preparação e chefes militares competentes.⁵

Remontando no tempo, após a Restauração, em 1642, o General Joannes Mendes de Vasconcelos - que segundo militares contemporâneos era “muy sciente da guerra ... e um dos grandes generaes que concorrerão no seu tempo ... em que a «Arte Militar»... era uma sciencia superior e muy difficil”. Por isso Mendes de Vasconcelos foi superiormente incumbido da “elaboração das Ordenanças de 1643, que procurariam aplicar às nossas tropas tudo o que se aprendera e praticara nas guerras com os espanhóis... adaptando todos esses princípios nos métodos e meios que mais se coadunassem com as nossas tropas”.⁶

Em Agosto de 1645 estas “Ordenanças de 1643” ou “Novas Ordenanças” ainda não estavam compostas pelo que a doutrina militar continuou a seguir os preceitos das Ordenanças Espanholas de 1611 “revigoradas e postas em execução em 1632”.

Debalde o General Mendes de Vasconcelos pugnou pela publicação das “Novas Ordenanças Portuguesas”, devendo-se pôr em execução o que já se encontrava feito para “regularização da acção das nossas tropas em campanha, com base no que se aprendera e se praticara em guerras passadas”.

Dizem que perante esta situação o General Mendes de Vasconcelos teria organizado e compilado dos seus arquivos pessoais, um repertório que intitulou “Advertências às Ordenanças de 1643” - que nunca seria publicado - e dizem, também, que na ocasião teria desabafado: “são mais necessários mestres vivos, que documentos mortos”.⁷

Esta máxima perdurou, por muito tempo, entre os nossos generais a ponto do Marquês das Minas, aquando da “Guerra da Sucessão de Espanha” se vangloriar que “os seus golpes estratégicos eram por si concebidos e efectuados ao seu arbítrio, sem qualquer auxílio aos livros”.

Como consequência do desastroso⁸ “Tratado de Paz com Castela”, assinado em Fevereiro de 1668, Portugal caiu, rapidamente, “em grande abatimento”.⁹

No entanto, só alguns anos mais tarde, o Infante D. Pedro, então Regente do Reino, se teria apercebido da difícil situação do País e que era necessário precaver-se para o caso de uma nova guerra que, aliás, se aproximava rapidamente. Por isso tomou várias e urgentes medidas para a reorganização do nosso Exército, minimamente preparado, de efectivos reduzidos, mal armados e muito indisciplinados e, mesmo no quadros dos oficiais, sem qualquer instrução, longe da “cultura das letras militares”.¹⁰

Com um esforço enorme D. Pedro, já então Rei de Portugal,¹¹ conseguiu fazer “uma profunda revolução nas instituições militares”.¹²

Entretanto dá-se a morte de D. Pedro II, a 9 de Dezembro de 1706 e o novo Rei, D. João V, apressou-se a publicar o “Regimento para o Exército” ou “Novas Ordenanças Militares”, por Alvará de 15 de Novembro de 1707, que os militares e historiadores apontaram¹³ como sendo “copiadas em grande parte, das francesas”.

Não cabe aqui analisar estas “Novas Ordenanças” que D. João V impôs que se cumprissem rigorosamente não havendo para aqueles que as não cumprissem, ou as ignorassem ou que fizessem qualquer representação sobre o seu conteúdo quaisquer contemplanções ou perdão - todos seriam exemplarmente punidos!¹⁴

Estas “Novas Ordenanças”, na parte exequível, foram tacitamente aplicáveis à Armada¹⁵ sendo, por isso, algumas vezes designadas por “Ordenanças Navais”. Assim, todos os militares em serviço em terra ou no mar, tinham por obrigação e dever de as conhecer perfeitamente e obedecer sem hesitação em tudo o que determinassem.

Nos princípios da década de 1710 teve-se conhecimento, em Lisboa, dos ataques dos piratas, ou corsários, franceses Duclerc e Duguay-Trouin à cidade do Rio de Janeiro e das suas trágicas consequências.

Os acontecimentos do Rio de Janeiro repercutiram-se em todo o Portugal, muito em especial no que se relacionasse com a defesa das nossas fronteiras, terrestres ou marítimas e na reorganização militar do País.

Na ocasião procurou-se rever toda a legislação militar em vigor, colmatar as suas falhas e, tanto quanto possível, compará-la com a que se praticava nas nações europeias mais evoluídas na “arte da guerra”, muito em especial as que possuísem forças navais, como era o caso da Inglaterra, Holanda e Espanha e, até, a França.

Para a realização deste importante estudo foram chamados a Lisboa alguns dos mais qualificados oficiais e, entre estes incluía-se o Alferes Francisco José da Câmara de

Vasconcelos que, na ocasião, ainda militava no Alentejo, sob as ordens do Mestre de Campo General Marquês das Minas¹⁶ sendo considerado, além de “veterano de guerra” porquanto tomara parte na Batalha do Caia, em Maio de 1709 e na brilhante defesa da Praça de Campo Maior, no ano de 1711, um bom conhecedor de todos os preceitos das “Novas Ordenanças de 1708” e mais Leis Militares.

Por isso não é de admirar que ao jovem oficial Câmara de Vasconcelos fosse dada por finda a sua Comissão de Campanha no Alentejo e mandado apresentar, possivelmente após meados de 1714, na nau “N.^a Sr.^a da Conceição” (1701-1724) e, desde logo iniciou as suas novas funções de estudioso de leis militares.

Ao grupo de oficiais encarregados destes estudos de legislação foram dadas facilidades de consulta “em arquivos e secretarias” além de lhes ter sido facultada a consulta dos livros que D. João V mandara adquirir no estrangeiro¹⁷ com o intento de actualizar a “cultura naval portuguesa”.¹⁸

Face a insistentes pedidos do Papa Clemente XI perante o perigo que corria a Cristandade dado que se anunciava uma campanha de guerra para o ano de 1716, a realizar pelo Sultão da Turquia Ahmed III sobre Corfu, Sicília e Malta,¹⁹ o Rei D. João V acedeu prontamente ao apelo do Papa e mandou preparar uma esquadra de nove navios, dos quais a nau “N.^a Sr.^a da Conceição” (1701 - 1724) por ser das melhores seria a capitânia, com uma lotação de mais de setecentos homens, nos quais estava incluído, já com o posto de Capitão-Tenente,²⁰ Francisco da Câmara de Vasconcelos, o qual, certamente, teria interrompido os seus trabalhos burocráticos.

Para comandante supremo da esquadra portuguesa fora nomeado o Almirante da Armada Real Lopo Furtado de Mendonça, Conde do Rio Grande, embarcado na nau “N.^a Sr.^a da Conceição” (1701 - 1724).

A missão da Armada Portuguesa era a de desbloquear o porto de Corfu e de atacar a esquadra otomana onde fosse encontrada mas, o facto de os navios turcos terem abandonado as paragens mediterrânicas por estarem assoladas por uma terrível epidemia de peste, levou o Conde do Rio Grande a regressar ao Tejo, o que se verificou a 25 de Novembro de 1716.²¹

Em finais de Dezembro de 1716 D. João V recebeu do Papa novos pedidos de auxílio pois a esquadra turca preparava-se para nova campanha de guerra, desta vez sobre a costa veneziana.

Em Abril de 1717 o Rei de Portugal mandou para o Mediterrâneo, para as “Partes do Levante”, nova esquadra portuguesa com o fim de se juntar à “armada grossa cristã”, para se “aniquilar para todo o sempre o poderio marítimo turco”.

Não é possível descrever, em poucas linhas, o que foi a Batalha do Cabo de Matapan, em que os navios turcos foram completamente derrotados.

No dizer²² do grande historiador da nossa Marinha, o Comandante Marques Esparreiro, “... a grande batalha do Cabo de Matapan [foi] ganha pela armada cristã, mercê da actuação brilhante dos Marinheiros de Portugal”.

Para muitos historiadores dos nossos dias esta Batalha Naval “foi a última cruzada cristã contra o islamismo e a acção dos navios portugueses épica”.

Vitoriosa a Armada Portuguesa regressou ao Tejo dando fundo em Belém, no secular “surgidoro das naus de Portugal” em princípios de Novembro do ano de 1717.

De imediato começaram a aparecer em Lisboa inúmeros manuscritos com “escritos ou memórias” daqueles que tinham estado na acção de Corfu ou lutado em Matapan.

Chegaram aos nossos dias, centenas, se não mesmo milhares, de documentos²³ descrevendo a Grande Batalha Naval do Cabo de Matapan... são volumosos relatórios oficiais, conscienciosas memórias escritas por oficiais da marinha ou pelos capelães dos navios ... são, até simples cartas pessoais dando notícias a familiares e amigos descrevendo cenas que aconteceram no decorrer das acções e combates travados ou, então, contando os últimos momentos daqueles que deram a vida pela vitoria Cristá.

Cuidadosamente lemos grande parte desse magnifico espolio dos “manuscritos de Matapan” mas, caso estranho... nunca encontrámos a mais leve alusão a qualquer feito praticado pelo Capitão-Tenente Francisco José da Câmara de Vasconcelos.

No entanto, no amontoado da documentação existente em Bibliotecas e Arquivos sobre a Batalha do Cabo de Matapan há um manuscrito²⁴ que se destaca e chama a atenção de todos os estudiosos da Historia da nossa Marinha. Trata-se de uma “relação anónima” com um extenso título:

“Diária e fiel narração do que sucedeu na esquadra q o S. Rey D. João 5º de Portugal mandou este przte anno de 1717 em socorro das armas catholicas debaxo da bandeira da Santid.de do Papa N. S. Clemente Undécimo contra o poder Octomano”.

No dizer de Matta de Oliveira: “... é notável que o autor desta relação empregue com extrema propriedade a linguagem da gente do mar, donde talvez se possa inferir que, ou era profissional ou se serviu, para redigir o seu escrito, do que ouvira a alguém que a empregava correctamente”.

Por outro lado o capitão e historiador Gastão de Mello de Matos também se debruçou sobre este documento anónimo mas, anotou²⁵ que “nada se pode conjecturar acerca da identidade do autor do manuscrito”.

Lemos, com a maior atenção²⁶ esta “relação anónima” e, mentalmente, recordávamos a *Dieta Náutica e Militar* dado o emprego sistemático de muitas palavras e frases idênticas aliado ao facto de não estar assinada, o que parece ter sido costume de Câmara de Vasconcelos, não assinar as suas obras.²⁷

Assim, surgiu-nos uma dúvida que apressamos a passar a esta douta Assembleia de Académicos da Academia de Marinha e a todos aqueles estudiosos que se debruçam sobre a História da nossa marinha de outrora... se o manuscrito da “relação anónima” da Batalha do Cabo de Matapan e o importante tratado de marinharia da *Dieta Náutica e Militar* não teriam sido escritos pela mesma pessoa, ou seja, o capitão-de-mar-e-guerra: Francisco José da Câmara de Vasconcelos.

Se esta dúvida corresponde à verdade então a Marinha Portuguesa deve ao autor da *Dieta Náutica e Militar* mais um importante contributo e o mundo europeu o conhecimento de mais um pormenor do desenrolar da grande Batalha Naval do Gabo de Matapan, a última Cruzada cristá.

Na comunicação que apresentei a esta Academia em 25 de Janeiro de 1989, intitulada “Um desconhecido Tratado de Marinharia do século XVIII”, tratei, com algum

pormenor, a temática do documento que encontrei na *Colecção Pombalina* da Biblioteca Nacional de Portugal, *Dieta Náutica e Militar*, códice nº. 118 dos *Reservados*. Nesta conformidade, permito-me remeter os interessados para a leitura do respectivo texto, oportunamente incluído nas *Memórias* de 1989.

Na ocasião referi a informação colhida junto da Sra. Dra. Maria Emília Lavoura, Técnica Superior do supracitado Núcleo da BNP, de que não havia qualquer registo daquele códice ter sido alguma vez consultado, pelo que encetei então, há mais de um quarto de século, o seu estudo com vista a uma posterior publicação.

Assim, hoje concretizámos, em boa hora, a entrega da versão final deste trabalho, que inclui a transcrição do original e quatro estudos.

Notas

- ¹ Cap. A. J. Balula Cid, “Unidades de Infantaria. Sua Evolução desde 1640 até à actualidade”, in *Revista de Infantaria*, Lisboa, 1956.
- ² Porquanto ao assentar praça de soldado foi tido em consideração a frequência de um curso superior na Faculdade de Coimbra.
- ³ José Maria Latino Coelho, *História Militar e Política de Portugal desde os fins do Século XVIII até 1814*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891. Tomo III nota (1).
- ⁴ *Idem*. p. 39
- ⁵ Para um melhor esclarecimento da evolução da doutrina militar após a Guerra da Restauração consultem-se: José Maria Latino Coelho, *op. cit.*; Carlos Selvagem, *Portugal Militar. Compêndio de História Militar e Naval de Portugal*, Lisboa, Impr. Nacional, 1931; ., General Ferreira Martins, *História do Exército Português*.
- ⁶ José Maria Latino Coelho, *op. cit.* e Cristóvão Aires, *História Orgânica e Política do Exército Português - Provas*, Volume III, Guerra da Restauração de Portugal, I - Ordenanças militares do século XVII em Portugal, Lisboa Imprensa Nacional, 1906.
- ⁷ José Maria Latino Coelho, *op. cit.*, pp. 40 e 48.
- ⁸ Nuno Valdez dos Santos, “Portugal e a sua Preparação Militar para a Guerra da Sucessão de Espanha”, in *Actas do III Colóquio Portugal e a Europa - Sec. XVII a XX*, Lisboa, 1992.
- ⁹ José Maria Latino Coelho *op. cit.*, T. III, p. 30.
- ¹⁰ Cristóvão Aires, *op. cit.*, p. 37.
- ¹¹ D. Pedro foi Príncipe Regente do Reino de Portugal de 1667 a 1683 e aclamado Rei de Portugal após a morte de D. Afonso VI ocorrida em 13 de Setembro de 1683.
- ¹² Nuno Valdez dos Santos, *op. cit.*, pp. 3 e 7.
- ¹³ Carlos Selvagem, *op. cit.*, p. 464.
- ¹⁴ Consulte-se, pelo seu enorme interesse o *Regimento para o Exército, ... mandado imprimir pela Secretaria de Estado, por ordem de Sua Magestade*, Lisboa, MDCCVIII. Veja-se, também, Alf. Dr.^a Célia Pereira Costa da, “D. João V e as Novas Ordenanças”, in *XV Colóquio de História da Comissão Portuguesa de História Militar*, Lisboa, 2005.

- ¹⁵ Postas em execução para a Armada por Alvará de 7 de Maio de 1710.
- ¹⁶ D. António Luis de Sousa, 2º Marquês das Minas, nascido em Abril de 1644 e falecido em Dezembro de 1721, foi Mestre de Campo General na Campanha do Alentejo, durante a “Guerra da Sucessão de Espanha”.
- ¹⁷ Luis Ferrand de Almeida, “Um construtor naval francês em Portugal e Espanha (1718-1721),” in *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, 1955, Tomo VI, pp. 149-167 e p. 151.
- ¹⁸ José Maria Latino Coelho *op. cit.*, p. 49.
- ¹⁹ Em 1715 os turcos tinham atacado com êxito, Corinto e Moreia.
- ²⁰ Veja-se José Maria Latino Colho, *op. cit.*, p. 24 e José Maria Dantas Pereira, “Memória para a história do grande Marquez de Pombal, no concernente à Marinha: sendo a de guerra o principal objecto considerado”, *Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, 1832. Tomo XII, em especial a nota (31). Chama-se a atenção que esta *Memória*, que devia entrar no Tomo XII, parte I das Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa, por motivos políticos relativos ao autor foi suprimida, ficando contudo em arquivo da Academia quatro exemplares, com os respectivos aditamentos, emendas e rafações (?), respeitante ao ano de 1832. Deve-se ao Almirante Fragoso de Matos a descoberta destes exemplares das *Memórias*, os quais mandou fotocopiar e amavelmente, ofertou a algumas Bibliotecas e Arquivos.
- ²¹ António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640 -1910)*, 1ª Ed., Lisboa, Ministério da Marinha, (s.n.), vol. 5 a 32, vol. 5º, p. 11.
- ²² *Idem*, p. 21.
- ²³ J. da Mata Oliveira, *Alguns Manuscritos sobre a Batalha do Cabo Matapan*, Vila Nova de Famalicão, Publicações da Comissão de Historia Militar, 1950. No Arquivo Histórico Militar, na 1ª Div., 3ª Sec., encontram-se vários manuscritos de grande interesse para a História da Batalha do Cabo de Matapan. Também, na Biblioteca do Palácio da Ajuda, existem muitos documentos sobre esta Batalha Naval, dos quais destacamos o Ms. 52 - XI - XI - 7 nº 46, *Relatório do Cap.-Ten. Manuel Pimenta, comandante da nau “S. Jorge. N.ª Sr.ª das Necessidades” (1708 - 1837)*. Veja-se também, in: *Sommario de Vária História*, 12 vol, pp. 136 - 183, o Relatório do Capitão Lourenço J. Ribeiro Soares in: *Diário e Relação da Armada e Batalha Naval de Matapan. Relatório do Almirante Português por Capitão-de-fragata médico Júlio Gonçalves*.
- ²⁴ Ms. da Biblioteca Pública de Évora - Códice CIX / I - II , Copiado na Biblioteca Pública de Évora por Florentino Cardoso e transcrito por J. da Mata Oliveira, *op. cit.*, p. 195 - 211.
- ²⁵ Vide *op. ant. cit.*, intróito da transcrição do aludido manuscrito *relação anónima* .
- ²⁶ Infelizmente não nos foi possível consultar o manuscrito da Bibblioteca de Évora Códice CIX / I - II e compará-lo, na sua textura, caligrafia, estilo, etc. com o Códice 118, Coleção Pombalina, dos Reservados da Biblioteca Nacional.
- ²⁷ Sabe-se que Câmara de Vasconcelos compôs uma *Dissertação contra as Memorias Militares de António do Couto de Castel Branco* publicado em 1733, que também não assinou. Veja-se, a título de curiosidade, os comentários publicados por PEREIRA, José Maria Dantas Pereira, a página 23 da sua já citada *Memória*. Para maior desenvolvimento consulte-se: CARVALHO, Gen. Francisco Augusto Martins de Carvalho, *Diccionario Bibliographico Militar*, pp. 34, 87 e 292.

O Autor e a sua época

Comunicação do académico Guilherme Conceição
Silva, co-autor do Estudo, em 27 de Janeiro

A transcrição do Códice

Depois do que já ficou dito acerca da *Dieta Náutica*, pouco posso acrescentar que realce a importância do seu estudo. Mas, neste momento, por certo já se não levantam quaisquer dúvidas a tal respeito, pelo que insistir nesse tema seria pura perda de tempo... Nos breves minutos que se seguem, limitar-me-ei portanto a alguns comentários relativos ao autor e à época em que viveu, e ainda ao que creio que se pode fazer para aproveitar o que ficou feito.

O Cte. Malhão Pereira já se referiu à aridez da tarefa da transcrição do manuscrito. Foi realmente um trabalho difícil, árduo e psicologicamente esgotante, matizado por momentos de euforia que alternavam com outros de desalento e frustração.

A título de exemplo, recorro um episódio que simboliza as dificuldades e surpresas que constantemente enfrentámos: durante uma semana inteira, na Sala dos Reservados da BNL, lutei “corpo a corpo” com duas palavras (duas apenas...), cujo sentido não conseguia descortinar, por mais esforços que fizesse. Tentei tudo: lupas diversas; afastar, aproximar ou pôr o Códice em todas as posições imagináveis; fazer interrupções para descansar a vista; pedir auxílio a outras pessoas! Mas a verdade é que não arranjava forma de conseguir perceber as referidas palavras; e sem as decifrar o trabalho não podia progredir.

Finalmente, durante uma manhã de Inverno, o movimento de uma nuvem alterou por breves segundos a luminosidade da sala. Nessa instante, como que por milagre, as palavras positivamente saltaram para fora do texto: tornaram-se nítidas, e deixaram-se ler com a evidência dum texto impresso em Times New Roman 14 Bold! Deixaram-se ler, não: gritaram-me, como se falassem: *Então não vês que o que aqui está escrito é apenas “carumas enxofradas”?* – Na verdade, as palavras referiam-se a substâncias combustíveis que se carregavam nos brulotes destinados a incendiar os navios inimigos! Estão a Fls. 465 do manuscrito, ao dispor de quem as queira ler...

Situações como esta aconteceram a todos, inúmeras vezes. Pela parte que me toca, quando o desalento me atacava com mais força (“para que me meti eu nisto?”, era a pergunta que nessas alturas fazia a mim próprio...), a fonte para recuperar a energia estava no exemplo dos outros escribas:

Primeiro, no Coronel Valdez dos Santos, metódico, disciplinado, implacável consigo próprio mas paciente com as fraquezas dos outros.

Um verdadeiro exemplo de perseverança e profissionalismo!

Depois, no Cte. Malhão Pereira: sempre disponível, sempre interessado, sempre motivador! Talvez ele próprio se tenha também interrogado se alguma vez se chegaria ao fim; mas, se colocou essa questão, guardou as dúvidas em lugar bem oculto, pois nunca

lhe faltaram forças para animar os desanimados, convencendo-os de que o êxito final estava próximo e em breve seria alcançado!

Mais tarde, para além destes exemplos, começou a impor-se o do meticuloso Cte. Carlos Juzarte Rôlo, que conseguiu organizar, coordenar e dar sentido a um montão disforme de apontamentos, desconexos no tempo, no contexto e nos lugares de inserção na obra – ela própria já por si muito complexa, feita de partes, cheia de emendas e difícil de entender como um todo coerente e lógico. Sem a sua paciência e método, duvido que a tarefa alguma vez chegasse a bom termo, com a qualidade gráfica que, graças à sua perícia, se conseguiu alcançar.

Ao longo deste árduo percurso, multiplicaram-se as boas vontades que tornaram possível a concretização desta tarefa, cuja execução durou vinte anos.

A um nível superior, havia a compreensão e o estímulo dos órgãos máximos da Academia: o Almirante Rogério d’Oliveira apercebeu-se, desde o primeiro momento, da importância da tarefa em curso, e nunca lhe regateou o mais eficaz apoio; mais tarde, o Almirante Ferraz Sacchetti corroborou e reforçou a posição já assumida pela Academia, e deu-lhe o impulso final que hoje se concretiza – infelizmente sem a sua presença física, mas com a perene lembrança da sua personalidade exemplar, bem viva na memória de cada um de nós.

A outros níveis e noutros sectores, várias pessoas deram também poderosos contributos para que a *Dieta Náutica* viesse a surgir à luz do dia: é justo lembrar a boa vontade de todo o pessoal da Secção de Reservados da Biblioteca Nacional de Lisboa, com especial destaque para a sua ilustre Directora e para a D. Isabel Varjones, que ao longo dos anos acompanharam o andamento dos trabalhos e tudo fizeram para facilitar a tarefa dos copistas.

Deixo aqui uma referência especial à extraordinária colaboração prestada pelo Sr. Dr. Álvaro Monjardino, ilustre Presidente da Assembleia Regional dos Açores, que efectuou investigações paralelas mas totalmente independentes das que estavam em curso, e conseguiu identificar o autor da *Dieta Náutica* a partir da análise de partes do texto respeitantes à aclamação de D. João IV nas Ilhas dos Açores. Seguindo métodos de investigação diversos, o Dr. Álvaro Monjardino e o Coronel Valdez dos Santos coincidiram nas conclusões, o que confere a estas um indubitável grau de certeza.

A carreira naval do autor

Apenas mais duas palavras, para evocar os tempos em que viveu o Autor e para qualificar o seu testemunho como um importante depoimento sobre essa época.

Francisco José da Câmara de Vasconcellos nasceu em Lisboa em 1689. Era filho de Braz de Ornellas da Camera, Fidalgo da Caza Real, e neto de Francisco de Ornelas da Câmara Paim (1606-1664) que fez aclamar D. João IV como Rei de Portugal nas Ilhas dos Açores. Frequentou o Colégio de Santo Antão até de 1703, ano em que passou à Universidade de Coimbra, para estudar Filosofia e Jurisprudência Canónica.

Em 1707 optou pela vida militar, assentando praça no Regimento da Armada, com o qual fez várias Campanhas na Província do Alentejo, em 1708 e 1709.

Deste último ano por diante começou a embarcar nas fragatas de guarda costa e nos comboios das frotas, até ser promovido a capitão-tenente, posto que atingira quando fez parte da guarnição da nau N^a S^a da Conceição, capitania na Esquadra do Conde do Rio Grande, que em 1716 foi a Corfu e em 1717 combateu os turcos em Matapan.

Não se encontraram referências expressas à sua carreira durante a década de 20, mas é de presumir que tenha continuado a exercer funções no mar, quer nos navios de guarda costa, quer nos comboios às frotas do Brasil. A esse período corresponde a elaboração da *Dieta Náutica*.

Mais tarde, já como capitão-de-mar-e-guerra, Câmara de Vasconcellos comandou diversos navios e comboios de frotas do Brasil. Entre 1732 e 1742, comandou as naus N^a S^a do Rosário, N^a S^a das Ondas, N^a S^a da Lampadosa, N^a S^a da Estrela e N^a S^a da Boa Viagem, sendo esta a última em que embarcou, pois viria a falecer em Lisboa em 17 de Agosto de 1742, após o regresso de Pernambuco.

A época em que foi escrita a *Dieta Náutica*

A *Dieta Náutica* não trata apenas de questões de carácter técnico: aborda múltiplos aspectos da vida portuguesa da época, com especial relevo para a sua componente naval.

Por isso, é bem possível que, entre outros, os textos do Proémio, das Dedicatórias e do Prólogo ao Leitor, e as muitas notas, chamadas de atenção, anotações e apontamentos averbados à margem do original pelo próprio Câmara de Vasconcellos possam vir a revelar aos especialistas não só alguns traços característicos da sua personalidade, como indicações precisas relativamente à influência que nela exerceram os mecanismos socio-culturais próprios da época e do meio em que viveu.

É de admitir que na *Dieta Náutica*, para além de informação técnica, se encontrem dados inéditos com possível interesse para uma história das mentalidades, indispensável à análise objectiva da transformação da Marinha de Guerra Portuguesa na primeira metade do século XVIII e ao conhecimento rigoroso do processo que a levou a atingir, anos mais tarde, um nível de eficácia que até então nunca alcançara.

O mais reputado escritor naval português do século XIX, o Almirante Joaquim Pedro Celestino Soares, conclui o Volume IV da sua obra *Quadros Navais*, afirmando que “o grande impulso e protecção dados à Marinha Nacional datam do reinado de D. João V”, ou seja, da primeira metade do século XVIII.

Não tem sido este o entendimento de parte da historiografia posterior, que desloca a recuperação da Marinha para época mais avançada, menorizando a importância e remetendo para segundo plano o que se fez durante a primeira metade daquele século. Em alguns casos, é mesmo identificável um propósito de ocultar factos e esquecer personalidades, visando remeter o início da renovação para época posterior àquela em que se verificou.

Parece ser oportuna uma revisão crítica desta tendência, que respeite critérios de objectividade e, através deles, confirme ou desminta algumas teses que ainda prevalecem. No que à Marinha respeita, talvez seja este o momento propício para a realizar, atento o actual recrudescimento do interesse por temas navais da primeira parte do século XVIII, bem revelado em recentes iniciativas desta Academia.

Já é tempo de reavaliar a transformação da Marinha de Guerra Portuguesa na primeira metade do século XVIII e de conhecer em pormenor o processo que a levou a um nível de operacionalidade que até aí nunca atingira, e que desde então nunca foi ultrapassado ou sequer igualado. Há que esclarecer as suas verdadeiras origens, cronologia, causas, protagonistas e projectos que ficaram por concretizar nesta renovação. Há que saber o que realmente se passou, como e porquê, numa forma rigorosa, objectiva e desapaixonada, apoiada em fontes credíveis e de acordo com critérios científicos de objectividade.

Para fazer isso, contará a comunidade científica, a partir de hoje, com mais um instrumento de trabalho, cuja divulgação certamente a Academia da Marinha irá garantir facilitando o acesso à respectiva transcrição escrita ou à versão digitalizada em suporte informático avulso (CD, DVD, PEN) ou publicação na Internet.

Será desse modo possível, com uma despesa mínima ou mesmo nula, divulgar efectivamente a obra, e abrir caminho a estudos que sobre ela se possam vir a realizar.

Se assim suceder, e se realmente algo de útil vier a resultar desta iniciativa, terão valido a pena os vinte anos de trabalho que levou a concluir.

Muito obrigado pela vossa atenção.

Notas à transcrição

Comunicação do académico Carlos Juzarte Rôlo,
co-autor do Estudo, em 27 de Janeiro

O manuscrito existente na Biblioteca Nacional de Portugal, *Dieta Náutica e Militar*, é um volume de cerca de 23 x 33 x 8 cm, em muito bom estado de conservação.

O papel em que está escrito contém várias marcas de água, - todas do tipo “círculo” encimado por uma cruz, - que correspondem à data que está aposta na primeira página, 1720.

O trabalho de transcrição deste manuscrito foi iniciado, sob a égide da Academia de Marinha, pelos Comandantes Conceição Silva e Malhão Pereira e pelo Coronel Valdez dos Santos.

A grande quantidade de texto, - perto de 970 páginas, manuscritas com uma letra dos princípios do Sec. XVIII, - em que existem várias *penas* e diversas caligrafias, - torna praticamente impossível a inexistência de erros de leitura, interpretação e transcrição.

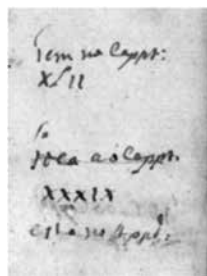
Não me parece provável que às diversas caligrafias correspondam diversos autores, já que o estilo se mantém - e é um estilo bem próprio.

Acredito mais que o autor tivesse escrito rascunhos, - quer no mar quer em qualquer outro local, - para que, - quando fosse possível, ele **ou outros** os transcreverem para o caderno que é agora o códice PBA118, - sendo esses **outros** os responsáveis pelas diversas formas de letra que aparecem.

A caligrafia do autor - , ao aceitar o princípio de que foi ele quem fez as correcções e revisões é facilmente identificável, - pois mesmo em sítios onde a letra varia as anotações à margem são todas da mesma mão.

Exp: *Toca ao Capítulo nnn, e - Tem Apêndice*

Coube-me uniformizar as transcrições já feitas e que cobriam a quase totalidade do manuscrito, reescrevendo-as em português actual.



O que fiz, para além de me ir maravilhando, foi tentar uniformizar a transcrição pondo-a em português actual, corrigindo grafias, colocando alguns pontos finais, vírgulas e outros sinais gráficos, com a intenção de facilitar a compreensão de um texto, onde o autor divaga e filosofa, em todas as alturas e sobre praticamente todos os assuntos, de forma errática, utilizando confusas figuras de estilo e referências à história clássica, mostrando a sua cultura e revelando a sua experiência e saber.

Basicamente

Actualizei: as maiúsculas e minúsculas, dentro e fora de palavras e a pontuação Utilizando, uma palavra querida do autor - *Advirto* - que os sinais gráficos podem levar a leituras diversas.

Assim na frase escrita a fls. 225:

Todas as noites, - depois do sol-posto, - perante o altar com cruz e luzes acesas e toque de sino, - rezam os padres de joelhos com a guarnição toda desde o maior até ao menor a ladainha de N.ª S.ª Salve Regina,

Com o texto que vem de trás a obrigar a assinalar graficamente quase todas as frases, pôs-se-me e a dúvida de deixar esta frase como está ou, **pôr de joelhos somente os padres**

“...rezam os padres, de joelhos, com a guarnição toda desde...”.

Também desenvolvi as abreviaturas e pus - entre parêntesis recto e em itálico - todas as formas de intervenção no texto transcrito.

Exp: [fl. 83v]; [Nota à margem] Fig.: [Não existe.]

Entre parêntesis curvo estão as palavras ou letras consideradas a mais.

As palavras que estão em desuso mas constam dos dicionários foram mantidas,

Como por exemplo, *boga* para *voga* e *plumo* para *prumo*.

Em várias partes do manuscrito existem *vozes de comando*, *vocabulários* etc. que o autor, por vezes **e só por vezes**, refere deverem estar por ordem alfabética.

Ordenei-os dessa forma, assinalando à margem as folhas onde se encontram e, sempre que achei conveniente para uma melhor leitura, alterei a forma de apresentação gráfica.

Disto é exemplo o fragmento do Tratado primeiro, abaixo, onde a ordenação obrigou a pôr de seguida palavras de diferentes páginas.

Enchente da maré – Se diz o crescimento, que faz o mar, quando sobe para a terra. [fl. 83v]

Enchufria do mar - Se diz quando arrebenta com espuma grossa. [fl. 511]

Enseada (Anciada) - O seio de qualquer costa recolhido, fazendo abrigo pela parte de terra em que podem surgir os navios [fl. 79v]

Equipagem - Se diz pela gente que guarnece a nau e se toma em diferente muita pelo provimento e aparelho da nau que se arma. [fl. 83v]

Escândalo – Se diz o rateio que se faz do resto da carga, que vem a faltar, distribuindo a cada furtador o que lhe toca, o que se pratica nos navios mercantes.

Escarcéus - Se diz arrebentar o mar mais principiante nos baixos e ficar em flor. [fl. 509v]

O documento é composto por diversos cadernos, capítulos, tratados etc.

Começa pela página de rosto com o *Título* a que se seguem as *Dedicatórias*, *Prólogo ao Leitor* e *Prémio*, que termina a folhas 23.

Depois o manuscrito torna-se num caderno de apontamentos com vista a um futuro livro.

O autor escreve vários borrões dos primeiros tratados e capítulos - e repete-os. Esta fase ocupa as 46 folhas seguintes.

Na folha 69 e com o “terceiro” Tratado I dá o autor início à versão quase final, com 12 Tratados, (os menores, 6º e 7º, com 4 capítulos e o maior, o 10º, com 85) que terminam na folha 507.

Seguem-se 24 folhas em branco.

O manuscrito acaba com uma adenda, folhas 508 a 535, denominada *Recensão* termo que significa *comparar com vista a estabelecer uma edição definitiva*, ou *exame crítico de uma obra*.

Esta *Recensão* é um misto de errata, aditamentos, notas e indicações de correção e alteração do texto até aí escrito.

Facilmente se percebe o desejo do autor em vir a escrever uma nova Dieta, alterada e corrigida de acordo com as anotações que fez. Tudo fiz para cumprir com esse desejo, bem expresso e fui modificando o texto de forma a ficar como penso que o autor o queria, deixando essas anotações nos seus locais de origem.

Estão em itálico e inseridas no texto, devidamente referenciadas, bem como as notas referentes à inexistência de folhas, erros de numeração, folhas em branco, início de folha, etc.

Ainda pensei deixar uma nota em todos estes casos para tentar evitar confusões geradas pela minha interpretação e transcrição, mas a dimensão da obra impossibilitou este meu intento.

A versão que agora se apresenta, da Dieta Náutica e que acredito estar muito perto da que o autor preconizava, pois, como já disse, segui todas as instruções por ele deixadas para arrumar o códice, é composta por um volume no qual consta a transcrição do seguinte:

Capa, fl. 1

Dedicatórias, fl. 2 a 5

Prólogo ao leitor, fl. 6 a 7v

Proêmio, fl. 8 a 20

Figura, fl. 23

e os doze tratados, fl. 69 a 507

Segue-se um caderno epitetado *Escritos que antecedem e sucedem a Dieta Náutica e Militar* onde estão por esta ordem a:

Recensão, fl. 508 a fl. 535

Índice do autor, fl. 24 a 29

Acrescentamento ao alfabeto, fl. 30 a 35

Índice alfabético dos verbos da artilharia, das suas partes e seu fornecimento, para conhecimento do seu manejo e vozes, fl. 37 a 38 e a primeira versão dos Tratados, I, II, III, IV e VI, (o V não existe) fl. 43 a 68

Uma vez feita a transcrição e ordenada foram criados índices e adicionados textos de apresentação geral da obra, que a antecedem:

Apresentação da autoria do Comandante José Malhão Pereira

Notas Introdutórias com textos do

Coronel Nuno Valdez dos Santos - **Através do Autor da *Dieta Náutica e Militar***

Comandante Guilherme Conceição Silva - **O Autor e a Marinha Portuguesa na sua época**

Comandante José Malhão Pereira - **Técnica Náutica e Organização Naval, na *Dieta Náutica***

E por mim - **Notas à transcrição**

Segue-se um índice do manuscrito, bem diferente daquele que o autor fez de início, certamente para se guiar na feitura do documento e que permite identificar no manuscrito o início e fim de cada Tratado e Capítulo, bem como as folhas em branco e as de numeração repetida.

As alterações, que por indicação do autor foram introduzidas no texto transcrito, geraram, como referi, - um documento final com uma ordenação diferente.

A fim de facilitar a localização no texto transcrito, das partes manuscritas que ficaram fora da ordem original, fiz uma tabela de

Correspondência entre os tratados e capítulos manuscritos e os transcritos, que está no fim destas notas.

As notas de rodapé e fim de documento, estão identificadas quanto ao autor ou por estarem abaixo de uma referência ao mesmo ou por terem as suas iniciais no início da nota:

CJR – Carlos Juzarte Rôlo

GCS – Guilherme Conceição Silva

JMP – José Malhão Pereira

NVS – Nuno Valdez dos Santos

Embora o autor, de acordo com o que deixou escrito, tenha planeado inserir várias figuras no texto, só o fez no Tratado 10º e, logo no início, fl. 23, uma, incompleta, que parece ser a base para uma “rosa-dos-ventos” ou para um “mapa da constituição de uma esquadra”. Das outras só existem referências que correspondem a intenções.

Com o intuito de complementar o texto transcrito, algumas figuras, alheias ao manuscrito e devidamente identificadas quanto à sua proveniência, foram introduzidas, como a que agora se vê.

O DVD que se fez sobre este trabalho, contém três ficheiros:

Dieta Náutica e Militar em PDF 090124

Figuras utilizadas 090122

Imagens do manuscrito 090122

O texto está no ficheiro PDF, o Ficheiro das Figura utilizadas contem as Figuras usadas no texto, mas com melhor qualidade e o ficheiro Imagens do manuscrito tem a reprodução de todo o manuscrito “Dieta Náutica

CHAÚL E DIU E O DESENVOLVIMENTO NAVAL PORTUGUÊS

Comunicação apresentada pelo académico
José Amaro Pissarra, em 3 de Fevereiro

Honrou-me a Academia de Marinha com este convite, para, no dia em que se completam 500 anos sobre a batalha de Diu, dirigir a palavra a V.^{as} Exas.

Sessão esta ainda marcada pela morte recente do presidente da Academia, o senhor almirante Ferraz Sacchetti, cuja ausência muito lamento; é com tristeza sincera que lastimo não lhe poder agradecer publicamente este convite. Está a Academia, como se diria no século XVI, ao tempo da batalha de Diu, vestida de dó, nem por isso deixou de organizar este acto académico, que classifico de notável, não pelo orador, certamente, mas pelo assunto, e pela insólita ocorrência de ter sido a Marinha – ao que pude saber – a única instituição portuguesa a assinalar a efeméride, embora de forma, elegantemente, discreta¹.

Sobre o significado desse alheamento colectivo, nada tenho a dizer. Afinal de contas, não é justo exigir ao nosso país que conserve o sentido da sua história, sendo a história um luxo civilizado.

Contudo, por um momento alheemo-nos nós também, pois não nos falta nem tema, nem matéria para reflexão. Como todos os acontecimentos, a batalha de Diu pode ser observada por muitos prismas: como uma grande vitória das armas portuguesas, como uma das poucas batalhas de aniquilamento da história, como bem lembra o comandante Saturnino Monteiro, como um acontecimento decisivo da expansão portuguesa na Ásia, com a consonante luta pelo domínio do mar; como uma das últimas páginas da história do Egipto mameluco, ou ainda como um momento – notável, é certo, mas um episódio, mesmo assim – do longo processo de criação das marinhas oceânicas, que atravessou os séculos XV e XVI e do qual Portugal foi o primeiro e, durante longo tempo, único protagonista.

Este índice não é exaustivo. Serve apenas para ilustrar a importância política e militar deste acontecimento e por que razão se mostra tão significativa a sua memória, e – também – o seu esquecimento. Também ilustra a vastidão do assunto, e por que razão escolhi abordá-lo de forma tão circunstancial, segundo o critério da minha especialidade científica – naturalmente – e a matriz do nosso fórum.

Iniciando, gostaria de chamar a atenção para algo que me parece verdadeiramente notável acerca da campanha de 1508-1509, à qual pertencem as batalhas de Chaúl e de Diu. Trata-se do singular caso de tanto portugueses como egípcios serem integralmente

¹ No decurso da sessão foi-nos comunicado que também a Câmara Municipal de Abrantes assinalou o quinto centenário da batalha (D. Francisco de Almeida era filho do conde de Abrantes). Muito pouco, mesmo assim, para alterarmos substantivamente o nosso reparo

estranhos à região e ao teatro de operações. O confronto de duas potências a milhares de milhas de distância do seu território não só é original na história, como admirável para as capacidades de inícios do século XVI.

É a comunhão do credo islâmico entre os opositores aos portugueses que funciona, mentalmente, como a cortina que esconde a circunstância muito relevante dos indianos observarem os mamelucos, ora como invasores, também eles, ora como indesejáveis necessários, na luta contra os portugueses, mas sempre forasteiros, com os quais, fora o Islão, nada havia que se partilhasse.

O facto dos egípcios não serem menos estrangeiros no Índico do que os portugueses teve implicações muito sérias em toda a campanha, porque foi o reconhecimento por parte dos guzerates de que o Egipto ensaiava um movimento expansionista em seu detrimento que originou o comportamento aparentemente dúplice do governador de Diu, na verdade, aliando-se nominalmente aos mamelucos, mas favorecendo secretamente os portugueses.

Mas, enquanto o Egipto se arriscava pela primeira vez numa aventura marítima, os portugueses de 1508 transportavam consigo uma experiência ultramarina acumulada ao longo de quase cem anos, num percurso que os havia conduzido de Ceuta à Índia, da Idade Média à Idade Moderna.

O mundo marítimo medieval, quer na guerra, no comércio, ou na pesca, era essencialmente de matriz costeira – mesmo as maiores viagens, como as de Génova para a Flandres, por exemplo, eram em boa parte um percurso de cabotagem. Na Idade Média, os navios raramente se afastavam da costa; e quando o faziam era por pouco tempo e em águas “seguras”, como sucedia no Mediterrâneo.

Durante o século XV, a marinha portuguesa afastou-se progressivamente deste padrão, que continuou a vigorar em quase toda a Europa até inícios do século XVI.

Em termos marítimos, Portugal foi o primeiro país europeu a romper com os modelos medievais, ou seja, a adicionar a dimensão oceânica à arte de navegar.

A causa desta ruptura, deste afastamento, foi a expansão atlântica, cujas viagens exigiam sucessivamente novas soluções, naturalmente fora do quadro prático e das possibilidades de resposta da técnica tradicional. A expansão foi portanto o motor dos novos desenvolvimentos e ao mesmo tempo o seu resultado mais imediato.

Nos anos de Quatrocentos, os esforços incidiram, primeiramente, na náutica, ou seja, na procura de métodos de orientação no alto-mar, na ausência das conhecenças, que permitissem todos os rumos, logo todas as rotas, e a sua repetição, e na organização das viagens, ou seja, na garantia de sobrevivência das tripulações em longas navegações, com longos períodos de mar-alto, onde não era possível efectuar reabastecimentos. Tal requeria uma organização muito cuidada, que se foi aprendendo, e que envolvia cálculos já de certa forma complexos compreendendo o número de tripulantes, a capacidade do navio e a duração da viagem; mas também uma escolha criteriosa do género de mantimentos a embarcar e o desenho de um circuito de reabastecimento, com escalas e aguadas, essencial para acudir ao problema primário da água.

Num plano menos crítico, a construção naval desenvolveu um esforço para assegurar navios compatíveis com as novas navegações, ou seja, para aguentar por períodos prolongados a irascibilidade do oceano Atlântico e para lidar com o reconhecimento de zonas totalmente desconhecidas em termos de ventos, correntes e hidrografia.

Tratou-se de um esforço de modificação sobre tipologias existentes, e não um desenvolvimento de raiz, ou seja, da transformação de tipologias costeiras em tipologias oceânicas, incidindo em duas áreas específicas, o reconhecimento e o transporte: de uma tipologia latina utilizada na pesca e na cabotagem nasceu a caravela de descobrir, um veleiro de reconhecimento, que embora relativamente frágil e pouco autónomo, substituiu com vantagem as primitivas barcas e barinéis; das vulgares naus da cabotagem de média distância, nas suas muitas subtipologias, nasceram os grandes cargueiros oceânicos, grandes protagonistas do longo curso e, em breve, da mítica Carreira da Índia. Mas as dimensões modestas da caravela latina e a sua eterna associação aos descobrimentos do século XV não nos devem fazer esquecer que o navio foi, até ao século XVIII, o mais popular e numeroso dos cargueiros atlânticos portugueses, sendo incontestavelmente a tipologia rainha das rotas de África, de Marrocos, do Brasil, das Ilhas e até do Norte da Europa.

Portanto, neste confronto remoto entre os dois poderes existiam grandes disparidades, entre uma potência de capacidades marítimas superlativas e uma outra que despertava agora para as dificuldades dos empreendimentos ultramarinos e que, logo de início, teria de enfrentar o mais preparado dos adversários. O resultado não podia ser outro, e esse desnível foi claramente compreendido pelos mais esclarecidos e insuspeitos observadores, como o governador de Diu, Malik Ayaz, que pese embora o desaire de Chaúl nunca deixou de agir como se, em derradeiro, a vitória portuguesa fosse um facto adquirido. Tinha razão, e politicamente muito ganhou com essa clarividência.

Em primeiro lugar, a mecânica precisa do sistema logístico, de transportes e comunicações português deformava as distâncias. De tal forma que podemos afirmar que a ligação entre Portugal e a Índia era a mais rápida, embora o caminho entre o Egipto e a Índia fosse bem mais curto. O fluxo que corria entre Lisboa e Cochim depositava na Índia, com uma eficiência profissional e um rigor quase matemático, reforços, dinheiro e informações. Ao invés, uma vez em Diu, a armada de Hussein resignou-se ao quase isolamento, pois em seu apoio não havia qualquer estrutura de suporte, nem do Egipto podia esperar reforços, uma vez que o país, potência terrestre, vazio de infra-estruturas navais, nada tinha para enviar. A armada agora na Índia, produzida com grande investimento e ajuda de Veneza, era um acto isolado, desgarrado, e por isso mesmo incapaz de se manter no tempo como força combativa válida. Em suma, o profissionalismo logístico português permitia a compensação de todas as perdas, e mesmo a ampliação das forças – o que veio a acontecer – enquanto que o vazio de suporte, ou mesmo o amadorismo aventureiro dos mamelucos, condenava a armada expedicionária a um lento e inexorável definhamento.

Em segundo lugar, enquanto os portugueses detinham bases junto da zona de operações, os mamelucos não possuíam qualquer ponto de apoio para baixo do Suez. Com

efeito, a campanha de Hussein na zona de Jeddah tinha como objectivo, não só o aproveitamento do único recurso naval do sultanato para exercer a soberania numa zona remota e insurrecta, mas também a transformação de Jeddah numa grande base naval, e que muitas inquietações daria aos portugueses em 1517.

Em conformidade, o plano egípcio esperava, de forma algo infantil, que os poderes muçulmanos da Índia, animados de um fervor anti-português, garantissem as bases, o apoio logístico primário, e mesmo alguns reforços.

Esta candura, ou perspectiva onírica, é reveladora do nível de desconhecimento sobre a região na qual se pensava fazer a guerra, e do estado grosseiro da preparação mameluca para uma ofensiva de tal envergadura.

Em boa parte, isto resultava da ausência de um sistema de informações. Salvo notícias avulsas trazidas por mercadores e viajantes, cujo rigor era impossível aquilatar, os egípcios sabiam muito pouco sobre a Índia, e quase nada sobre os portugueses. Na prática, sobrestimaram a ajuda local, e subestimaram tudo o resto, dando relevo aos eventuais benefícios e desdenhando as possíveis adversidades.

Ou seja, não consideraram a sofisticação política e a complexa rede de interesses da Índia; nem o atrito de uma expedição desta natureza – tanto mais estranho quanto o plano ditava a execução de uma campanha prévia. Nem consideraram de forma séria a dimensão e as capacidades do futuro adversário. A armada expedicionária foi preparada com base em informações de 1504, e nessa conjuntura a força escolhida e aplicada era sensatamente adequada. Todavia, a morosidade da organização egípcia e a campanha na zona de Jeddah transportaram a data de prontidão para operações contra os portugueses para inícios de 1508. Durante este hiato, não parece ter havido notícia, no Egipto, das profundas alterações ocorridas no campo português. Aquilo que fora adequado para 1504 estava agora totalmente desajustado face a um novo nível de dificuldade: é suficiente dizer que nesses quatro anos os efectivos navais portugueses simplesmente decuplicaram, isto para não mencionar todo o processo de enraizamento local, do qual fazia parte a criação do Estado da Índia, instrumento fundamental, com os seus recursos, para a passagem de uma linha de acção eminentemente defensiva, para uma política marcadamente ofensiva.

Havia na postura egípcia uma certa dose de menosprezo pelos portugueses, é certo. Mas também a tendência para julgar o relógio do adversário pelo seu, quando o ritmo da organização e a velocidade de acção dos portugueses pertenciam, universalmente, a um patamar superior. Dois erros fatais, que os egípcios jamais voltariam a repetir.

Ao invés, os portugueses tinham de facto um sistema de informações, baseado numa rede de espionagem que se espalhava pelo Índico e pelo Mediterrâneo, e com a qual se observava o inimigo em todas as suas facetas, em todo o detalhe, ao canhão, ao dinar.

Que em 1508 os portugueses tenham sido totalmente surpreendidos não se deveu a uma falha do sistema de informações, propriamente dito, mas sim à negligência do comando na utilização das informações recebidas.

Esta desatenção, que aliás se transformaria num comportamento crónico, poderia ter tido consequências trágicas, uma vez que, à data da chegada de Hussein a Diu, a

disposição das forças portuguesas era tão deficiente que, contra todas as probabilidades, ofereceu ao almirante egípcio uma ténue esperança de vitória, que este naturalmente não enjeitou.

É precisamente isto que está na génese da batalha de Chaúl, onde a metade fraca da Armada da Índia, presa por um comboio de navios mercantes e encurralada num rio estranhamente tão a norte da zona portuguesa foi assaltada por toda a esquadra mameluca, e cujo resultado poderia ter sido desastroso para os portugueses acaso Malik Ayaz agisse mais como aliado dos egípcios, como nominalmente era, e menos como aliado dos portugueses.

Tendo em conta estas circunstâncias, e o facto dos portugueses, apesar das baixas severas, terem sangrado gravemente os mamelucos – perdas que como sabemos não podiam ser compensadas – o resultado do combate foi deveras favorável. Com efeito, a longa batalha de Chaúl – durou três dias – não destruiu a armada mameluca, mas destruiu a sua capacidade ofensiva e condenou a expedição à agonizante espera por uma derrota vindoura e certa.

Os portugueses muito aprenderam em Chaúl. Há que concordar com John Guilmarin quando afirma que estes chegaram à Índia bem preparados material e mentalmente. Embora não tenham sido os primeiros a instalar peças de artilharia a bordo, foi deles a ideia, ao que parece, de desenvolver um sistema de artilharia naval. Disso há já indícios em finais do século XV. Cerca de 1508, esse modelo tinha evoluído para um sistema padronizado, construído em redor de canhões pedreiros, complementados por peças de braga.

A fixação nos canhões pedreiros – aqui bombardas, mais tarde substituídas pelos famosos camelos em bronze – era uma das muitas idiossincrasias portuguesas, mas reveladora do conhecimento e da intencionalidade naval envolvidos.

Os pedreiros eram peças de grande poder de fogo, mas relativamente compactas, um dado fundamental quando falamos de navios. Adicionalmente, possuíam duas capacidades: antinavio e antipessoal, e em qualquer delas eram tremendamente eficazes. Tinham apenas dois inconvenientes: eram um pouco mais caras e difíceis de fabricar e eram peças de curto alcance. Porém, os portugueses, que conheciam a artilharia e melhor ainda o mar, sabiam que tudo o que se ganhava em alcance se trocava por precisão, e a pouca que sobrava sumia-se no mar com o movimento e com o balanço. Os portugueses compreenderam que qualquer dispositivo que procurasse um elevado número de impactos, teria de operar na curta distância.

É por esta razão e pelo facto dos alvos da época serem relativamente mais frágeis que a artilharia portuguesa de inícios do século XVI regista um número muito superior de afundamentos, logo é mais eficaz, que a artilharia europeia de finais do século, quando os navios eram excepcionalmente resistentes e se trabalhava tendencialmente com maiores distâncias.

Este dispositivo foi instalado em caravelas e naus, e assim mesmo transposto e testado no Índico. E embora a apreciação não pudesse deixar de ser positiva, as primeiras falhas não tardaram a surgir.

As caravelas latinas eram demasiadamente pequenas para serem boas plataformas de artilharia. As naus eram lentas e pouco manobráveis, e embora fossem espaçosas, a arquitectura do navio fora pensada para a carga e não permitia a instalação de artilharia em condições satisfatórias, quer à proa, quer numa bateria abaixo do convés. A verdade é que tanto umas como outras eram tipologias anteriores ao advento da artilharia naval e como plataformas de fogo não passavam de improvisos. Em conformidade, todos estes navios acusavam dificuldades com o labor prolongado da artilharia, uma vez que nem o seu costado estava preparado para suportar o fogo inimigo, nem as suas estruturas estavam preparadas para suportar quer o peso quer a força de recuo da própria artilharia.

Acima de tudo, a guerra na Índia provou a vulnerabilidade destes navios no combate com navios de remo. E nesse sentido a batalha de Chaúl foi contundente.

Os portugueses foram dos primeiros a compreender que existiam dois sistemas de guerra naval: o dos veleiros e o dos navios de remo, cada um deles senhor nas suas condições óptimas de operação, cada um deles em crítica desvantagem fora delas.

Ora, na Índia, o sistema de naus e caravelas encontrava-se frequentemente nesta última situação. A aprendizagem naval inicial, da qual fazem parte as batalhas de Chaúl e Diu, indicou à marinha portuguesa o caminho futuro. Na verdade, um caminho de duas vias paralelas: a primeira a da necessidade premente de equipar a armada com navios de remo, de todas as tipologias, embora por fim a tónica acabasse por cair nas mais pequenas. Se houve alguma lição aprendida em Chaúl e Diu foi certamente esta. Nas duas batalhas, as duas únicas galés que os portugueses possuíam foram os seus navios mais eficazes. Será preciso recordar que ambos os confrontos se deram no interior de portos. Na batalha de Chaúl, o ascendente português foi obtido com as galés, da mesma forma que a derrota se deveu à intervenção das fustas de Diu – de resto, pertence-lhes o afundamento da *São Miguel* de D. Lourenço.

Na batalha de Diu, as galés voltaram a ter um papel de destaque; quero lembrar que há precisamente 500 anos, por volta do meio-dia, o primeiro navio a entrar no esteio de Diu, liderando a coluna portuguesa, foi sintomaticamente a galé *São Miguel*. Por outro lado, os portugueses compreenderam claramente o benefício da atitude passiva das armadas de remo de Diu e de Calcut, sem o qual toda a batalha teria sido certamente bem mais discutida e difícil.

Este problema dos navios de remo levaria ainda mais de dez anos a resolver, mas esse dado não é um indicador de maior ou menor urgência, representando, ao invés, o tempo que levou a resolver as três sérias objecções à construção de uma armada de remo: o facto dos navios de remo não poderem transitar na Carreira; a inexistência em Portugal de mestres construtores de galés e comitres em número e qualidade e o abastecimento de remadores. Quando estes problemas foram ultrapassados, Portugal conseguiu construir uma armada de remo de dimensões e qualidades quase ímpares. Que tal tenha sucedido a uma potência naval com as tradições oceânicas de Portugal é a prova acabada da validade funcional dos navios de remo, e um contra-argumento poderoso contra a tese do primado do veleiro, fenómeno objectivo mas de uma época bem mais tardia.

Mas, se é certo que os portugueses recuperaram os navios de remo, não é menos verdade que nunca deixaram de investir no desenvolvimento do veleiro. E foi essa precisamente a segunda via, ou seja, o desenvolvimento de veleiros pensados especificamente para a guerra, algo inédito. Navios não só muito mais eficazes em termos gerais, mas acima de tudo bem mais funcionais no confronto com galés, nas condições operacionais que as favoreciam.

Não sabemos que importância teve para o desenvolvimento do galeão português a captura de duas unidades mamelucas, incorporadas na Armada da Índia com a classificação de navios, mas que hoje sabemos serem de facto dois galeões mediterrânicos. Talvez nenhum, porque a tipologia era bem conhecida dos portugueses; talvez crucial, porque os portugueses, como todos os beligerantes com essa capacidade, mimetizavam os seus adversários, mas sempre numa lógica de superação e aperfeiçoamento. O galeão português foi introduzido para combater as galés do mar Vermelho. Na verdade, as galés que o sultão do Cairo mandara construir, logo em 1510, na sequência da derrota de Hussein, mas ninguém pode garantir que ponderações terão existido a propósito do valioso despojo de Diu.

O caso português é ainda notável por mais uma razão.

No Oriente, os portugueses sincretizaram os dois sistemas, através das suas armadas tipologicamente combinadas.

Observe-se, por um momento, a Armada da Índia como uma reserva, numerosa e variada, de onde se organizavam as várias armadas configuradas tipologicamente segundo a missão: ora exclusivamente com veleiros, ora exclusivamente com navios de remo, ou ainda mistas. A melhor maneira de se protegerem contra todas as contingências foi munirem-se de todas as tipologias existentes, e de com elas organizarem armadas que eram tipologicamente completas, logo funcionalmente perfeitas.

TIPICIDADE VULCÂNICA DO ARQUIPÉLAGO AÇORIANO

Comunicação apresentada pela académica
Zilda de Melo França, em 10 de Fevereiro

1. INTRODUÇÃO

Entre as latitudes 36° 55' e 39° 43' N e as longitudes 24° 46' e 31° 16' W, a uma distância de cerca de 1600km de Portugal Continental, distribuem-se as nove ilhas do arquipélago dos Açores e alguns pequenos ilhéus. O seu posicionamento relativo permite considerar os grupos ocidentais – Flores e Corvo; central – Faial Pico, São Jorge, Terceira e Graciosa e São Miguel e Santa Maria (Fig. 1).

Sob o ponto de vista geotectónico a região dos Açores localiza-se na proximidade do ponto triplo, assim designado por corresponder à zona de confluência de três importantes placas litosféricas: Euroasiática, Americana e Africana ou Núbia. O jogo de tensões resultantes desta situação peculiar gerou um complexo sistema de estruturas tectónicas que afecta de forma particular a Plataforma dos Açores, delimitada pela curva batimétrica dos 2000 m. Entre as grandes estruturas que interactuam nesta região, salienta-se a Crista Média- Atlântica, a Zona de Fractura Norte dos Açores, a Zona de Fractura Este dos Açores, a Zona de Fractura Oeste dos Açores e o *Rift* da Terceira. A não consensualidade existente relativamente ao limite entre as placas Euroasiática e Africana-Núbia, na zona compreendida entre Santa Maria e a Crista Média-Atlântica, tem levado à concepção de uma série de modelos geotectónicos que se podem encontrar em diversa bibliografia da especialidade referenciada em vários artigos, nomeadamente no de Gente *et al.*, 2003. Este cenário complexo e conturbado imprime à região uma dinâmica específica que se traduz na sismicidade e vulcanismo actuantes nestas ilhas, bem como, de certa forma, nas características petrológicas e geoquímica das lavas emitidas pelos seus vulcões (França, 2002; França *et al.*, 2005).

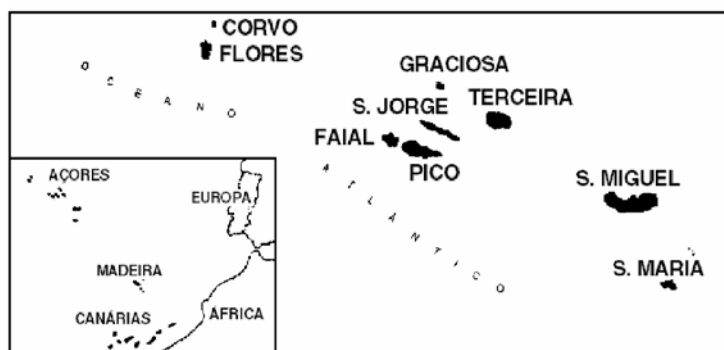


Fig. 1 – Localização e constituição do arquipélago dos Açores

2. PRINCIPAIS TIPOS DE VULCANISMO DO ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES

Ao pretender-se evidenciar os principais tipos de vulcanismo responsáveis pela edificação das ilhas açorianas ter-se-á que desenvolver uma metodologia assente em dois princípios fundamentais: (1) nas descrições das erupções históricas ocorridas desde meados do séc. XV, altura em que se verifica o povoamento do arquipélago, e (2) nas estruturas e produtos vulcânicos dispersos pelas diferentes ilhas.

2.1. ERUPÇÕES HISTÓRICAS

As erupções históricas, que na totalidade rondam 26, número que engloba as submarinas e as subaéreas (Fig. 2), foram fundamentalmente de baixa a média explosividade, podendo englobar-se nos tipos havaiano e estromboliano (ver critérios classificativos na Fig. 3).

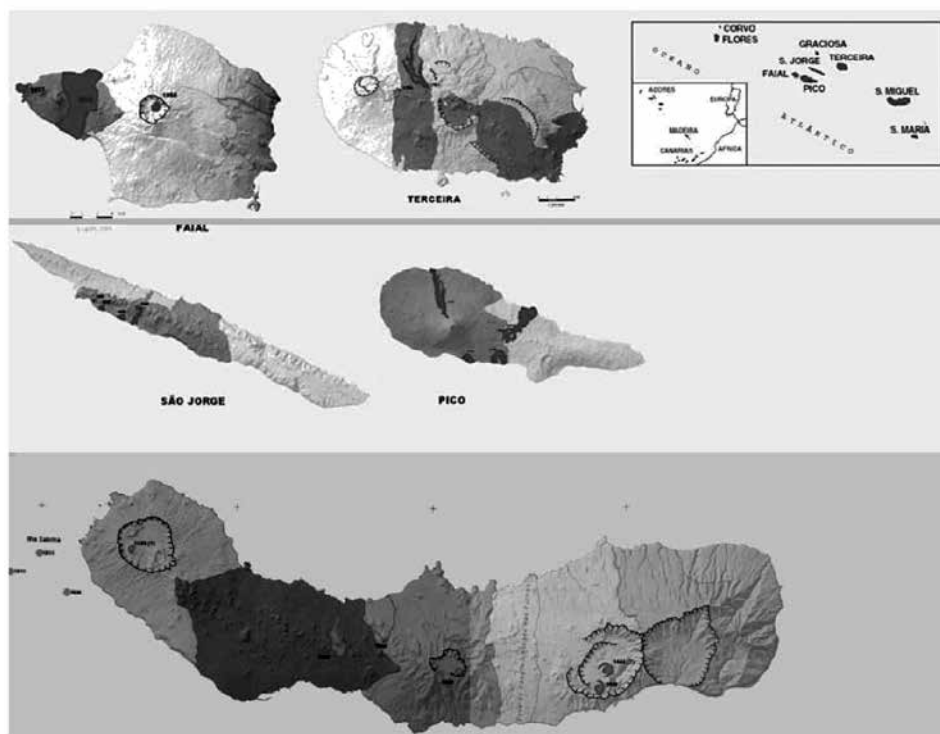


Fig. 2 – Erupções históricas do arquipélago dos Açores (modificado de Forjaz, 2005)

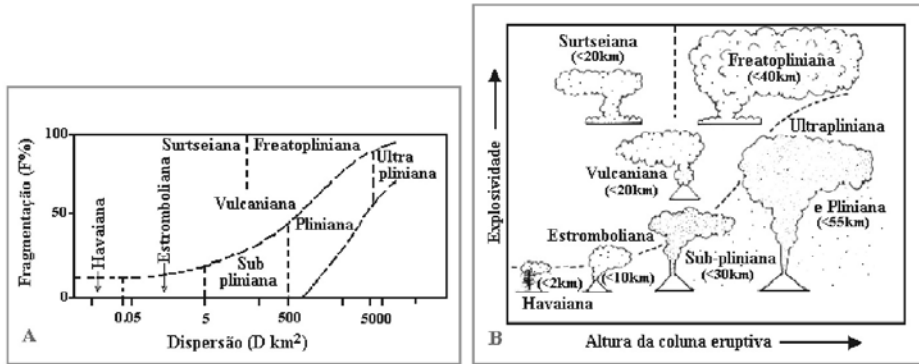


Fig. 3 – Caracterização dos diferentes tipos de vulcanismo em função (A) da dispersão e da fragmentação dos produtos vulcânicos e (B) da explosividade e da altura da coluna eruptiva (modificado de Walker, 1973; Wright *et al.*, 1980)

Constituem excepção a esta regra as erupções de 1439, 1444, 1563, 1630, todas focalizadas na ilha de São Miguel nos Complexos Vulcânicos das Sete Cidades, do Fogo e das Furnas, por apresentarem índices de explosividade vulcânica muito elevados (IEV; ver critérios classificativos na Fig. 4), sendo por esse facto inseridas nos tipos pliniano/sub-pliniano (Fig. 3, 4).

CRITÉRIOS IEV	0	1	2	3	4	5	6	7	8
DESCRIÇÃO	Não explosiva	Pequena	Moderada	Moderada-Grande	Grande	Muito grande	---	---	---
VOLUME DE TEFRA EXPELIDO (m ³)	<10 ⁴	10 ⁴ – 10 ⁶	10 ⁶ – 10 ⁷	10 ⁷ – 10 ⁸	10 ⁸ – 10 ⁹	10 ⁹ – 10 ¹⁰	10 ¹⁰ – 10 ¹¹	10 ¹¹ – 10 ¹²	>10 ¹²
ALTURA DA COLUNA (km)	<0.1	0.1-1	1-5	3-15	10-25	>25	---	---	---
	---Suave, efusiva---		----explosiva----		Catastrófica, colossal				
	Severa, violenta, terrífica								
		---STROMBOLIANA---			PLINIANA				
CLASSIFICAÇÃO	---HAVAIANA---		VULCANIANA			ULTRA-PLINIANA			

Fig. 4 – Critérios definidores do Índice de Explosividade Vulcânica (IEV; adaptado de Newhall & Self, 1982)

Enfatizam-se duas das erupções mais emblemáticas do séc. XX – a do vulcão dos Capelinhos (1957/58) e a do vulcão da Serreta (1998/2000), ambas submarinas mas a relativa pequena distância das ilhas do Faial e da Terceira, respectivamente, por terem tido uma abordagem científica contemporânea, captando o interesse internacional e ampliando o conhecimento que até essa altura era exíguo relativamente às suas características vulcânicas. No caso específico dos Capelinhos assistiu-se a uma erupção que posteriormente foi designada por surtseiana, na sequência da erupção de 1963 de Surtsey

(Islândia). Ambas patentearam o mesmo padrão eruptivo, com elevadas e vigorosas colunas de vapor de água associadas a material vulcânico altamente pulverizado, em consequência da introdução da água do mar no sistema de alimentação do vulcão. O contacto directo do magma com a água produziu uma forte vaporização e simultaneamente a pulverização/fragmentação daquele. É lamentável que esta erupção não tivesse ficado conhecida para a história vulcânica como capeliniana, dado que antecedeu a de Surtsey.

A erupção da Serreta, de características muito distintas da anterior, pautou-se, fundamentalmente, pelo aparecimento, à superfície do oceano, de estruturas esféricas a elipsóides, que depois de fazerem um pequeno percurso sobre as águas, rebentavam, afundando-se (Fig. 5). As lavas ao serem expelidas enrolavam-se, formando corpos do tipo de almofadas (*pillow*) que por conterem grande percentagem de fluidos ascendiam, acabando por se fracturarem e colapsarem. Esta erupção foi designada por Forjaz *et al.* (2000, 2001) como serretiana.



Fig. 5 – Fotografia da erupção da Serreta (cortesia de V. Forjaz)

2.2. ESTRUTURAS E PRODUTOS VULCÂNICOS

Fazendo uma viagem pelo arquipélago de certo que qualquer pessoa se apercebe das semelhanças e dissemelhanças existentes. Em todas elas se observam (1) rochas basálticas *s.l.* de cor escura, algumas vezes com belos cristais de olivina, plagioclase e piroxena (Fig. 6); (2) depósitos estratificados constituídos por materiais finamente pulverizados (Fig. 7); (3) inúmeros pequenos cones vulcânicos alinhados ou isolados formados por *lapilli* (localmente conhecidos por bagacinas) e bombas, de cores negras e vermelhas a acastanhadas (Fig. 8); (4) zonas basálticas aplanadas, encordoadas (lavas *pahoehoe*); (Fig. 9) ou, de aspecto áspero, espinhoso, de espessura mais acentuada do que as anteriores, intercaladas por material fragmentado (lavas *aa* com *clinker*). Percorrendo, no entanto, as ilhas do Pico, São Jorge e Santa Maria não se encontram traquitos, ignimbritos, pedra-pomes, caldeiras (Fig. 10), domos (Fig. 11).

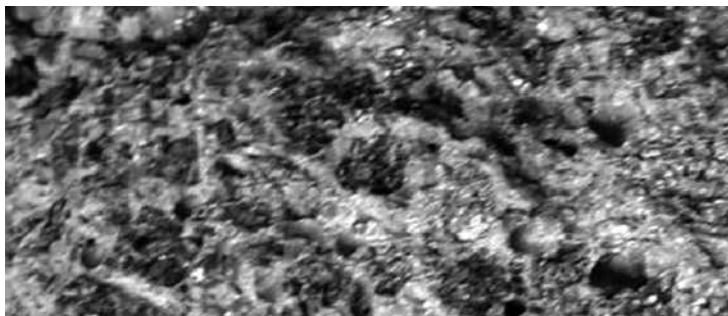


Fig. 6 – Basalto com olivinas e piroxenas



Fig. 7 – Depósito submarino de tufos estratificados (Capelas – ilha de S. Miguel)



Fig. 8 – Alinhamento de cones estrombolianos na zona fissural da Ilha do Pico

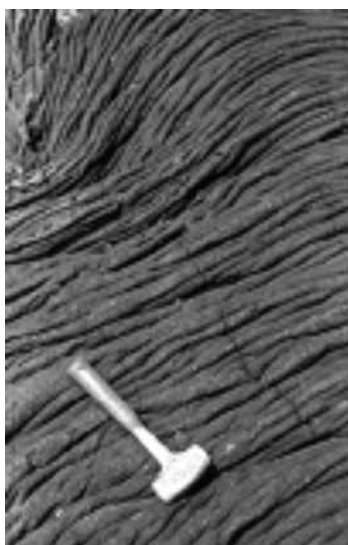


Fig. 9 – Lavas *pahoehoe* e encordoadas (Cabrito – ilha do Pico)



Fig. 10 – Caldeira (Caldeirão) da ilha do Corvo



Fig. 11 – Domo traquítico de Castelo Branco (Ilha do Faial)

A constatação de tais factos conduz-nos à reconstituição da história vulcânica de cada entidade insular e, indubitavelmente, aos diferentes tipos de vulcanismo que interactuando em cada uma, geraram as características geológicas observáveis actualmente.

Qualquer erupção vulcânica é o apogeu, à superfície, de um enorme e complicado processo que se inicia com a fusão das rochas no interior da Terra. A forma efusiva ou explosiva como se manifesta o mecanismo eruptivo depende de vários factores entre os quais se evidencia a viscosidade dos magmas, o volume da fase gasosa presente e a sua libertação do líquido magmático.

Neste contexto, e em termos de sistematização, podem-se separar, no caso específico dos Açores, três grandes grupos de tipos de vulcanismo: (1) efusivo – hawaiiano e stromboliano; (2) explosivo pliniano a subpliniano e (3) explosivo hidromagmático – surtseiano. No primeiro caso assiste-se, fundamentalmente, à construção de cones de escórias ou de piroclastos (*lapilli*: 2-64mm, bombas: >64mm, cinzas: <2mm, etc) ou à emissão

de lavas do tipo *pahoehoe* ou *aa*, associadas a lavas de baixa viscosidade (fluidas). No que concerne ao segundo grupo, as erupções são caracterizadas pela emissão de grandes colunas eruptivas, de gases e de cinzas, que colapsando podem originar fluxos piroclásticos (nuvens ardentes), bem como pela construção de domos, estruturas convexas resultantes da acumulação da lava muito viscosa na “boca” da conduta magmática. As particularidades destas lavas foram adquiridas durante a permanência do magma em reservatórios (câmaras magmáticas) existentes sob grandes aparelhos vulcânicos (estratovulcões ou vulcões compósitos). Na realidade, o magma ao ascender directamente de zonas terrestres profundas, até à superfície, é genericamente de natureza basáltica, bastante fluído. No entanto, se durante o seu trajecto de ascensão permanece em câmaras magmáticas poderá sofrer modificações químicas complexas que lhe vão conferindo graus progressivos de viscosidade, factor determinante no processo eruptivo consequente. No caso específico do terceiro tipo, as erupções hidromagmáticas, em que a água interactua directamente com o magma dentro da conduta magmática, constata-se a presença de enormes colunas de vapor de água em simultânea emissão com material vulcânico altamente pulverizado.

Após a análise de todos os aspectos vulcânicos observáveis no arquipélago dos Açores é possível destacar a existência de (1) um grupo de ilhas com morfologias vulcânicas que traduzem a existência de câmaras magmáticas subjacentes a estratovulcões (por exemplo, caldeiras; Fig. 12) e (2) outro, onde tais estruturas estão ausentes (Fig. 13).

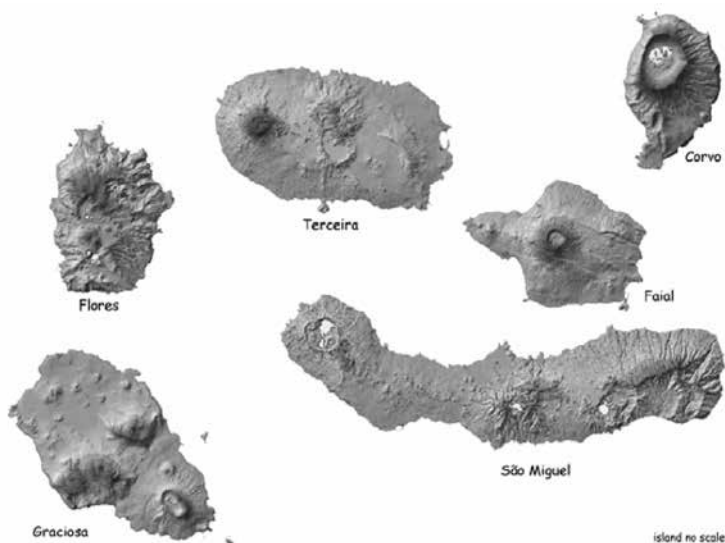


Fig. 12 – Ilhas essencialmente com vulcanismo efusivo, de baixa a média explosividade, e com vulcanismo altamente explosivo, traquítico *s.l.*

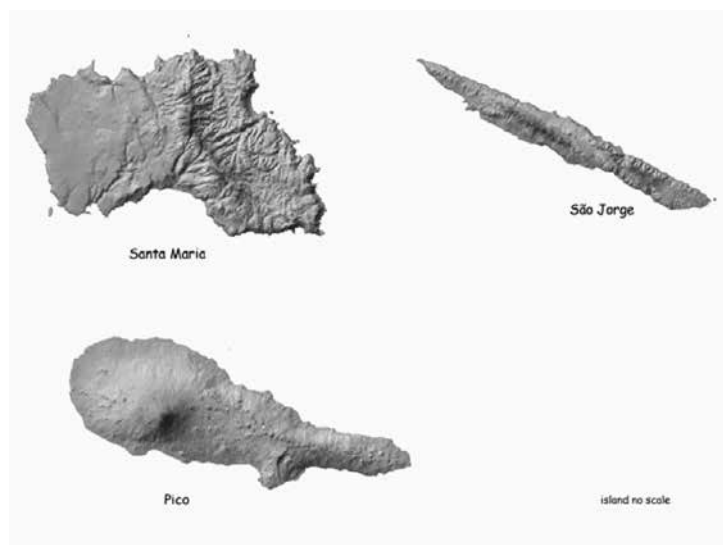


Fig. 13 – Ilhas fundamentalmente com vulcanismo efusivo de baixa a média explosividade

Objectivou-se neste trabalho, única e simplesmente, despertar o interesse para a metodologia utilizada nas Ciências da Terra, onde a observação e interpretação dos fenómenos é fundamental. No caso específico da Vulcanologia associada a uma região onde existe um conjunto de vulcões activos, com sismicidade vulcânica e emanações gasosas associadas, todo os esforços desenvolvidos no âmbito da monitorização desses vulcões, para a compreensão dos mecanismos eruptivos e do comportamento de cada um deles, é fundamental para a prevenção e protecção da população arquipelágica, que embora tendo alguma consciência dos perigos a que está sujeita teima em conviver com os seus vulcões em estreita cumplicidade.

REFERÊNCIAS:

- FORJAZ, V.H., ROCHA F.M., MEDEIROS J.M., MENESES L.F. e SOUSA C., *Vulcão da Serreta. Notícias sobre o Vulcão Oceânico da Serreta, Ilha Terceira dos Açores*, Observatório Vulcanológico e Geotérmico dos Açores, Ponta Delgada, 2000, 40 pp.
- FORJAZ, V.H., FRANÇA Z. & NUNES J.C., Serretian: a new type of submarine eruptions, *in Cities on Volcanoes 2. Abstracts book*. Auckland. New Zealand, 2001 pp. 39.
- FORJAZ, *Atlas Básico dos Açores*. Observatório Vulcanológico e Geotérmico dos Açores (Ed). Ponta Delgada, 2005.
- FRANÇA, Z., *Origem e evolução petrológica e geoquímica do vulcanismo da ilha do Pico – Açores*, Câmara Municipal de São Roque do Pico (Ed.). Ponta Delgada, 2002, 391p.
- FRANÇA, Z., CRUZ J.V. , NUNES J.C. e FORJAZ V.H., “Geologia dos Açores: uma perspectiva actual”, *Açoreana* 10(1); 11-140. Reedição PIC.VULCMAC. Interreg III B. Ponta Delgada, 2005.

GENTE P., DYMENT J., MAIA M., GOSLIN J., “Interaction between the Mid-Atlantic Ridge and the Azores hot spot during the last 85 Myr: Emplacement and rifting of the hot spot-derived plateaus”, *Geochem Geophys Geosyst.* 4:8514, 2003.

NEWHALL, C. & SELF, S. “The Volcanic Explosivity Index (VEI) : An estimate of the explosive magnitude for historical volcanism”, *Journal of Geophysical Research*, 87 (C), 1231-8, 1982.

ANEXO: GLOSSÁRIO GEOLÓGICO ELEMENTAR

Caldeira – depressão de dimensões superiores a 1km que está normalmente associada ao colapso ou abatimento parcial de um estratovulcão.

Basalto – rocha de cor negra acinzentada resultante da solidificação de lavas muito fluidas (de baixa viscosidade) devido, fundamentalmente, ao facto de possuírem pouca sílica ($\text{SiO}_2 \approx 50\%$).

Cone estromboliano ou stromboliano – vulcão de forma cónica, constituído fundamentalmente pela acumulação de piroclastos (bagacinas, bombas, cinzas, etc) projectados durante uma erupção subaérea (terrestre) de média explosividade.

Cone surtseiano ou surtseyano ou capeliniano – cone de cinzas ou de tufos resultantes da fragmentação violenta do magma por acção da água do mar, com vertentes muito inclinadas e com cratera(s) normalmente de maior diâmetro do que a(s) dos cones strombolianos.

Domo traquítico – relevo em cúpula, de vertentes acentuadas convexas, resultante da solidificação à superfície de lava traquítica *s.l.*, confinado ao centro eruptivo (nalgumas situações os domos podem gerar pequenas escoadas, as “coulées”).

Erupção histórica basáltica (Mistério) - evento ocorrido depois do povoamento dos Açores (meados do século XV). Estas erupções fundamentalmente havaianas e/ou strombolianas foram de explosividade baixa a média, e emitiram na maioria “bagacinas” (*lapilli*), bombas e lavas basálticas fluidas (de baixa viscosidade). Pelo facto de não encontrarem uma explicação para tais fenómenos naturais, os povoadores cognominaram-nos por “mistérios”. Actualmente o termo identifica as escoadas lávicas históricas.

Erupção histórica sub-pliniana, traquítica – evento ocorrido depois do povoamento dos Açores (meados do século XV). As erupções deste tipo foram altamente explosivas emitindo produtos de natureza traquítica *s.l.*, nomeadamente, pedra pomes, lavas e ignimbritos.

Estratovulcão – aparelho vulcânico de dimensões substancialmente superiores às dos cones strombolianos, constituído essencialmente por alternâncias de escoadas lávicas com produtos piroclásticos. (Exemplo emblemático dos Açores - a Montanha do Pico).

Ignimbrito – depósito ou rocha resultante de um fluxo piroclástico (nuvem ardente ou afim), soldado ou não, constituído predominantemente por pedra-pomes e cinzas. Quando aglutinado/soldados pode incluir formas lenticulares de vidro vulcânico – os *flamme*.

Magma – rocha fundida que ao atingir a superfície terrestre, mais desgaseificada, origina lavas e/ou piroclastos.

Traquito – rocha de cor predominantemente clara, resultante da solidificação de lavas muito viscosas, com altos teores de sílica ($\text{SiO}_2 \approx 65\%$).

VULCÕES GEOELÉTRICOS DOS AÇORES – UM ENSAIO

Comunicação apresentada pelo académico

Victor Hugo Forjaz, em 10 de Fevereiro

1. INTRODUÇÃO

Existem diversos critérios para a classificação dos aparelhos vulcânicos. A mais “escolar” consiste em os dividir em Vulcões Vermelhos ou Efusivos (aqueles que predominantemente projectam piroclastos/bagacinas incandescentes e /ou escoadas de rocha em fusão, podendo alguns inserir lagos de lava) ou em Vulcões Cinzentos ou Explosivos (aqueles que emitem predominantemente cinzas em matrizes de vapor de água e de outros gases vulcânicos, gerando ora colunas, ora vórtices ora “rios” gravíticos de lamas, cinzas e blocos.

Outro critério apoia-se na composição química principal dos materiais vulcânicos emitidos como, por exemplo, o teor em sílica (SiO_2), ou seja, Vulcões Básicos (com menos sílica como os basálticos s.l.) ou Vulcões Ácidos (com mais sílica, como os traquíticos).

Os vulcanólogos, especialmente os que se dedicam a perigos e riscos vulcânicos, tendem a seguir a escala VEI (Volcanic explosivity index; escala log. de 1 a 10).

Com o advento das denominadas energias renováveis, a Vulcanologia também afectou a respectiva componente prática (a Vulcanologia de Engenharia) o “parâmetro” geoelectrico, ou seja, a capacidade de uma estrutura vulcânica/subvulcânica ou de um conjunto vulcânico poder alimentar uma geradora eléctrica. Assim se justifica esta recente tabela.

2. TIPOLOGIA DOS VULCÕES AÇORIANOS

Embora exista alguma literatura vulcanológica sobre os Açores anterior ao vulcão dos Capelinhos este tornou-se o marco miliário da moderna vulcanologia açoriana, na medida em que dezenas de especialistas estrangeiros se dirigiram (e dirigem ainda) para tão peculiar aparelho vulcânico, necessitando de observar as paisagens vizinhas, de notável geodiversidade (uma particularidade açoriana felizmente em fase de protecção oficial).

Assim, após diversos anos como responsável pelo programa geotérmico dos Açores (nomeadamente o da ilha de S. Miguel) parecem-nos fiáveis os seguintes cadastros em grande escala e conclusões geoelectricas sumárias:

a.1) Vulcões em escudo

Edifícios vulcânicos constituídos por empilhamentos de milhares de escoadas de lavas que brotaram ora de grandes fissuras ora de uma cratera central; essas sobreposições raramente são interrompidas por depósitos de piroclastos (bagacinas, tufos, etc).

Vulcões deste tipo são conhecidos em todas as ilhas e correspondem às fases subaéreas (=terrestres) que capearam as fases de desenvolvimento submarino (“pillows”, hialoclastitos).

Como exemplos, realçam-se os vulcões em escudo (“shield volcanoes”) de S. Lourenço em Stª Maria, do Nordeste, em S. Miguel, dos Cinco Picos, na Terceira, da Serra das Fontes na Graciosa, do Topo de S. Jorge, do Topo das Lajes do Pico, da Ribeirinha do Faial, do Lajedo das Flores e da raiz da Caldeira do Corvo; os ilhéus das Formigas correspondem a “pillow lavas” semelhantes às que se encontram sob o Complexo Vulcânico do Nordeste (“shield volcano”).

a.2) Vulcões compósitos ou estratovulcões

Edifícios vulcânicos de grande porte constituídos por empilhamentos de alternâncias de escoadas lávicas com piroclastos ora basálticos (bagacinas, caso da Montanha do Pico) ora traquíticos (com mais sílica, como a pedra-pomes) como o complexo vulcânico central da Caldeira, na ilha do Faial. Nas restantes ilhas indicamos como exemplos o segmento superior do Vulcão de Stª. Bárbara da ilha Terceira, a Caldeira da Graciosa (antes da fase de lago de lava), a Caldeira da Fajã Grande das Flores e a fase mais recente da Caldeira do Corvo.

Aos estratovulcões traquíticos encontram-se associados períodos de notáveis erupções plinianas e subplinianas que emitiram cinzas, pedra-pomes, lahars” (rios de lamas térmicas transportando blocos, por vezes gigantescos), ignimbritos de diferentes tipos (associados a nuvens ardentes), etc.

a.3) Vulcões fissurais

Edifícios vulcânicos, no geral basálticos, instalados sobre fracturas profundas (4 a 14 km, conforme a situação tectónica) de onde brotaram volumosas escoadas de lava, terminando em cones strombolianos imponentes (casos dos complexos fissurais do Pico, de S. Jorge, da zona central de S. Miguel, do troço noroeste da Graciosa, do eixo central sueste da Terceira, do sistema fissural do Capelo do Faial, etc.). Nas ilhas Terceira e Graciosa existem vulcões fissurais não basálticos, traquíticos (domos da Serra de Santa Bárbara da Terceira, etc.).

a.4) Vulcões strombolianos

Edifícios vulcânicos resultantes da acumulação de piroclastos ao redor de um centro emissor. No geral estes aparelhos vulcânicos ostentam uma cratera troncocónica invertida, arredondada salvo nos casos em que o mecanismo tectónico associado prosseguiu, deformando as crateras em estruturas elipsoidais (cf.fig. relativa a S. Jorge).

Por vezes as crateras desses pequenos cones encheram-se de lava densa pelo que uma das vertentes pode colapsar; desse modo restará um cone vulcânico em “quarto crescente” (esbeçado, regista o povo....)

Em todas as ilhas existem dezenas de cones e conezinhos strombolianos (salvo no Corvo, devido à dimensão da ilha).

Ao cadastro anteriormente descrito é imprescindível realçar os cenários tectónicos onde cada tipo de vulcão se situa, ou seja, sobre falhas locais (exclusivas de uma ilha), regionais (acidentes estendendo-se em mais de uma ilha) ou sobre falhas transoceânicas (neste caso cruzando diversas ilhas ou diversos sistemas de falhas).

No caso dos Açores, as estruturas em “graben” (“em degraus de escadaria”) revelaram-se mais promissoras do que as simplesmente fissurais. Como bom exemplo citamos o “graben “da Ribeira Grande (Ilha de São Miguel), descoberto em 1972 após a perfuração dum poço científico do projecto internacional MOHO (com o qual colaborámos).

Perante o exposto e uma vez que se executaram pesquisas geotérmicas em todas as ilhas açorianas, recorrendo a métodos dos mais sumários (caso do Corvo) aos mais sofisticados (caso da Ribeira Grande) parecem-nos interessantes as seguintes conclusões, quanto ás capacidades geoelectricas:

b.1) Vulcões sem interesse geoelectrico

Neste grupo inserimos os principais aparelhos vulcânicos mais antigos do arquipélago versus volumes disponíveis, nomeadamente toda a ilha de Santa Maria (extintos)

- os Complexos Vulcânicos do Nordeste e da Povoação, na ilha de S. Miguel (extintos)
- o Complexo Vulcânico da Caldeira dos Cinco Picos, na ilha Terceira (extinto)
- o Complexo Vulcânico do Topo, em S. Jorge (extinto)
- o Complexo Vulcânico da Ribeirinha, no Faial (extinto)
- o sector noroeste das Flores (que se revelou geofisicamente “maciço”, estéril)

b.2) Vulcões com potencial geoelectrico

Conjugando as diferentes metodologias que durante 15 anos aplicámos quer sobre o terreno quer em gabinete (neste caso, por exemplo, a fotointerpretação, o tratamento de imagens digitais e de “ground penetrating radar”, etc.) opinamos os seguintes potenciais geoelectricos:

Ilha de S. Miguel

Vulcão das Sete Cidades, “graben” dos Mosteiros, 5 a 10 MWe

Vulcão do Fogo, “graben” da Ribeira Grande, 80 MWe (em exploração; 40% da ilha)

“graben” de Vila Franca, 20 MWe

Faixa tectónica do Congro, 20 MWe

Vulcão das Furnas, Tambores, 45 MWe

Ribeira Quente, 10 a 15 MWe

Ilha Terceira

Vulcão de Santa Bárbara, 5 a 10 MWe

Vulcão do Pico Alto, 15 MWe

“graben” das Lajes, 5 a 10 MWe

Ilha Graciosa

“graben” central das Fontes, 10 MWe

Ilha de S. Jorge

Sistema Fissural Recente, 5 MWe

Ilha do Pico

“graben” da Madalena, 10MWe

“graben” do Capitão, 5 a 8 MWe

Ilha do Faial

“graben” dos Flamengos, 8 a 10 MWe

Sistema Fissural do Capelo, 5 MWe

O recente aperfeiçoamento de centrais binárias japonesas de “flash” podem conduzir a uma revisão mais proveitosa das estimativas citadas.

Admite-se que a nova geração de centrais geotérmicas trenárias seja aplicável em zonas hidrotermais do território português continental.

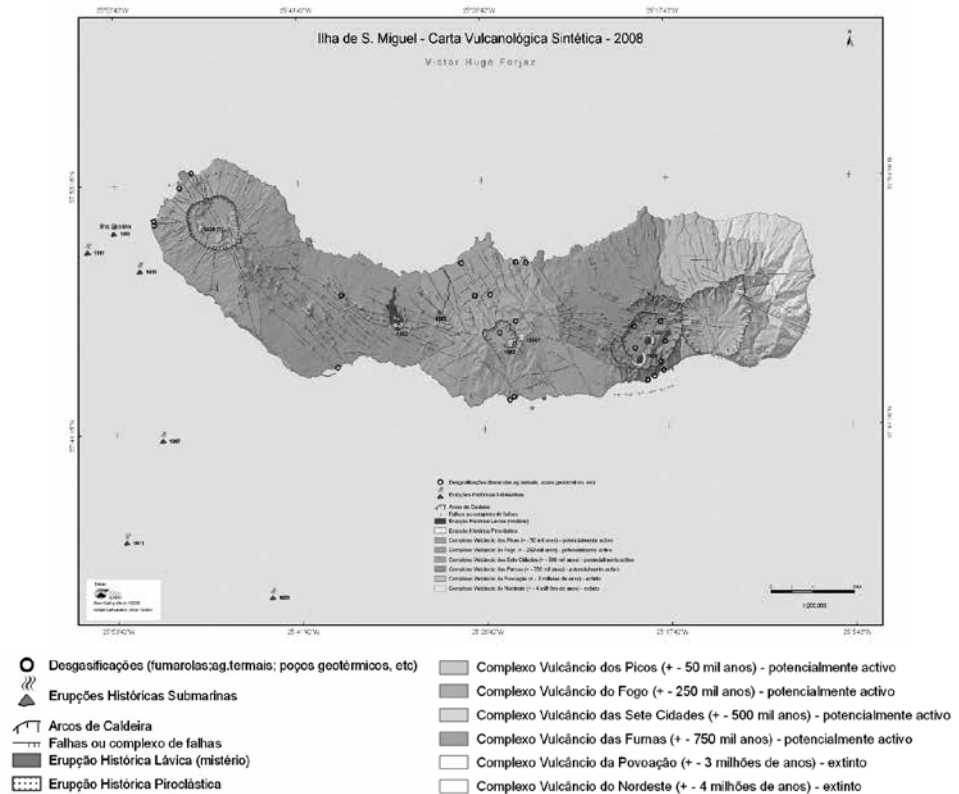


Fig. 1



Fig. 2 – Vulcão geoelectrico do Fogo

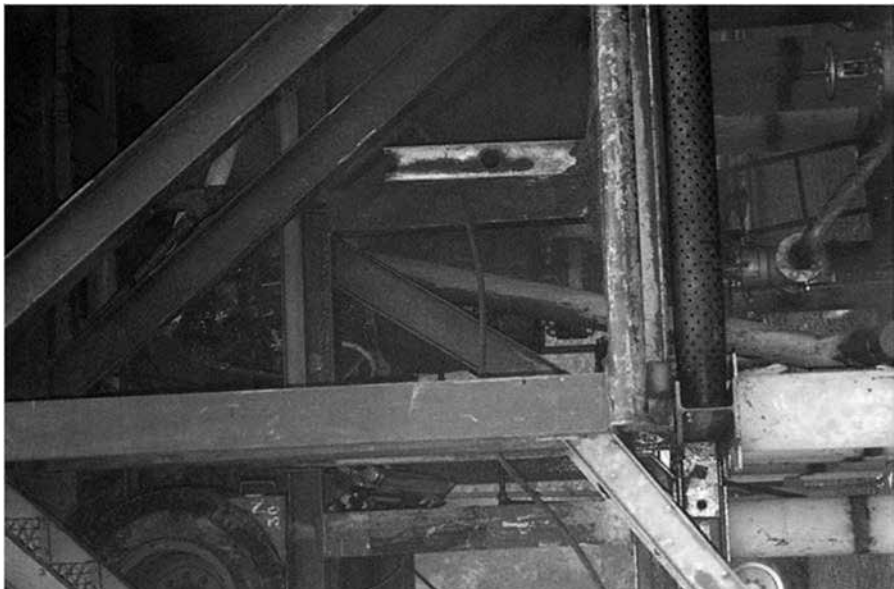


Fig. 3 – Tubagem geotérmica drenante

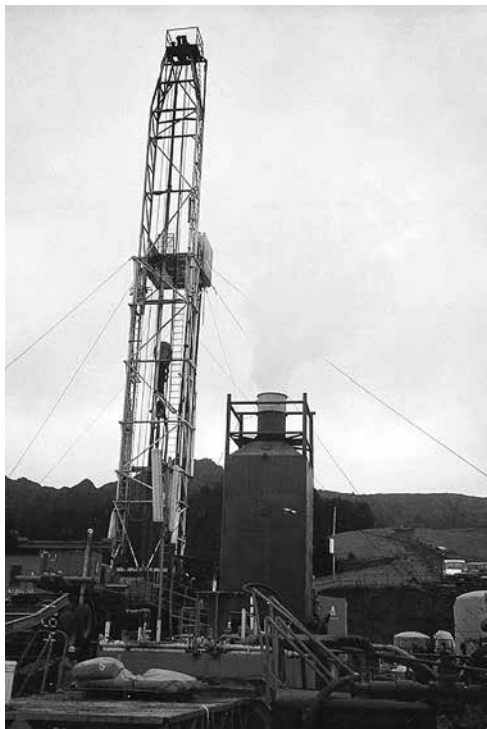


Fig. 4 – Sonda geotérmica

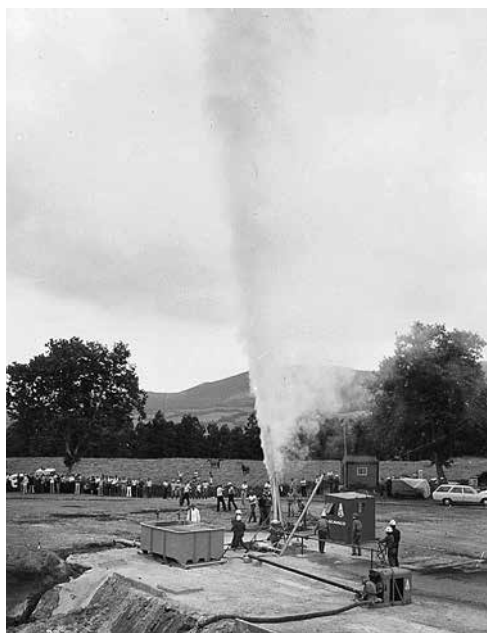


Fig. 5 – Primeiro poço geotérmico dos Açores (Ag. 1978)



Fig. 6 – Primeira Central Geotérmica (1980)



Fig. 7 – Vista geral da segunda Central Geotérmica (binária) da Ribeira Grande

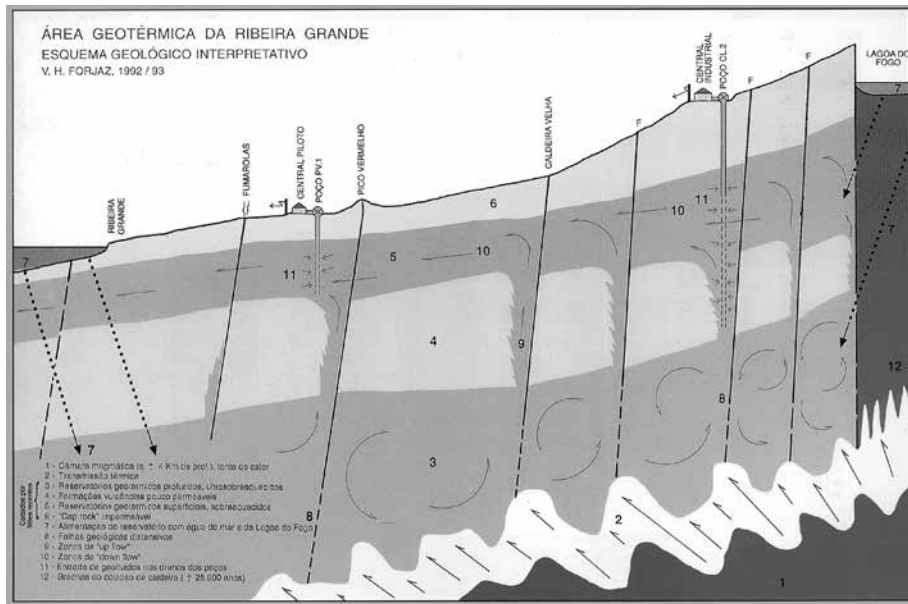


Fig. 8 – Modelo geotérmico do Fogo

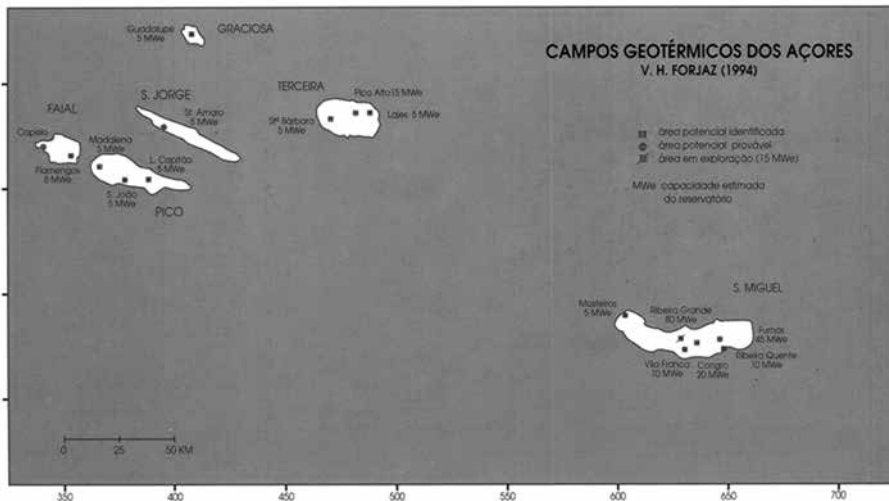


Fig. 9

SESSÃO EVOCATIVA DO ALMIRANTE GAGO COUTINHO

Homenagem a Gago Coutinho

Comunicação apresentada pelo académico
António Silva Soares, em 18 de Fevereiro

Ao completarem-se 140 anos do nascimento de Gago Coutinho, a Academia de Marinha assume, mais uma vez, uma atitude louvável, promovendo esta sessão comemorativa, no sentido de preservar e divulgar o valor histórico e científico do homenageado.

Esta acção é decisiva para contrariar a indiferença e ignorância da generalidade dos portugueses sobre muitos dos grandes valores da nossa História. Desinteresse e ignorância que até se projectam para além fronteiras, afectando negativamente a verdade histórica e o prestígio de Portugal entre a comunidade internacional.

A Academia de Marinha é uma instituição que, pela sua competência, o seu prestígio e a dignidade da sua atitude, pode, e deve, promover uma influência pedagógica valiosa, corrigindo erros de informação e até opondo-se a argumentações tendenciosas.

A homenagem de hoje a Gago Coutinho obriga-nos a identificar as diversas actividades em que se distinguiu como cientista, investigador e historiador. A esse respeito surgem quatro períodos bem definidos em que, depois de oito anos de serviço ainda na Marinha de vela, executou importantes missões geodésicas durante 20 anos nas antigas colónias, seguindo-se um 3º período de estudos e trabalhos científicos, em colaboração com o Comandante Sacadura Cabral, para a criação do 1º sistema de navegação aérea científica. Finalmente, nos últimos anos da sua vida, dedicou-se à investigação e completo esclarecimento das navegações portuguesas dos Descobrimentos nos séculos XV e XVI.

Nesta minha comunicação apenas abordarei o 3º período referente à navegação aérea, sendo as restantes matérias apresentadas pelos Senhores Cte. Malhão Pereira e Dr. Rui Costa Pinto.

Gago Coutinho, ao tempo Capitão-de-mar-e-guerra, começou a dedicar-se ao estudo da navegação aérea em 1919, por iniciativa do Cte. Sacadura Cabral, que estava já então a considerar a hipótese de realizar um voo ao Brasil em 1922, ano do centenário da independência desse país irmão. Essa ideia apoiava-se na convicção de Sacadura Cabral de ser possível adaptar os métodos de navegação marítima à operação de voo, para o que deveriam ser considerados os três factores de diferenciação: a velocidade de voo, o vento ao nível de voo e o plano de referência para a medição das alturas angulares dos astros.

No ano de 1919, realizaram-se travessias aéreas do Atlântico Norte, uma pela Aviação Naval americana, apoiada em dezenas de navios postados ao longo da Rota da Terra Nova a Lisboa com escalas nos Açores, outra por ingleses executando uma navegação muito imprecisa com destino à Irlanda. Foi com conhecimento destes factos que no espírito de Sacadura se consolidou a ideia de se lançar no projecto, resolvendo convidar

Gago Coutinho para colaborar nesse trabalho, essencialmente científico. As relações pessoais entre ambos eram ótimas, desde que tinham trabalhado em equipa nas missões geodésicas em África.

Gago Coutinho aceitou o convite.

A sua colaboração foi de uma ampla abrangência deste complexo problema. Incluía a simplificação dos cálculos para a redução dos tempos de execução, a adopção de posições auxiliares pré-estabelecidas em vez das posições estimadas e a adopção do método de pré-cálculos antes da execução dos voos.

Mas neste estudo prévio participou também Sacadura como foi referido por Gago Coutinho: "...a navegação aérea foi estudada pelos dois, em colaboração".

Perante esta realidade, há que corrigir a ideia de muitos portugueses, para quem Sacadura Cabral actuou apenas como simples piloto na condução da máquina voadora. Ele foi, de facto, o promotor desta operação especial e o responsável pelas decisões operacionais, ao abrigo do despacho do ministro da Marinha.

Tendo sido feita em conjunto a análise dos factores em causa, e avançadas as primeiras ideias sobre as tarefas a desenvolver, couberam propriamente a Gago Coutinho as seguintes:

- aperfeiçoamento e ensaio exaustivo do sextante com horizonte artificial já em vias de execução;
- estudo do método simplificado de cálculo para a determinação de rectas de altura dos astros;
- estudos do método de condução da navegação em voo, designadamente a frequência de observações astronómicas e a utilização das rectas de altura;
- elaboração das cartas de navegação com a projecção cartográfica mais conveniente;
- método astronómico para a aproximação a ilhas.

O horizonte artificial concebido para o sextante tinha uma característica peculiar, que conferiu a este instrumento uma eficácia prática muito superior à dos outros sextantes de horizonte artificial já existentes, designadamente o americano de Byrd e os ingleses de Willson e de Whitten Brown. Gago Coutinho adoptou um nível de bolha cujo raio de curvatura era igual à distância entre a ocular de observação e a imagem virtual da bolha no espelho auxiliar. Este artifício, que na sua simplicidade é verdadeiramente genial, permite a medição da altura do astro por simples coincidência deste com a bolha, sem sujeição a qualquer outra referência. Assim, as oscilações do sextante no plano vertical não perturbam a medição da altura, desde que se mantenha aquela coincidência, dentro do campo visual do instrumento. Isto porque as eventuais oscilações angulares do sextante são iguais às correspondentes deslocações angulares da bolha, não alterando a medida da altura do astro.

Na longa série de ensaios efectuados em voo, Gago Coutinho determinou erros médios de $\pm 10'$ para uma observação isolada, e de $\pm 3'$ para a média de 7 observações, o que é plenamente satisfatório para a navegação aérea. Deve referir-se porém que o

sextante foi preparado para que também se pudessem medir alturas sobre o horizonte artificial. E na realidade, tanto na viagem experimental ao Funchal em 1921, como em toda a viagem de Lisboa ao Rio, foi sempre utilizado o horizonte de mar, voando o avião a menos de 200m de altura. Só na travessia nocturna de 1927 o navegador Jorge de Castilho utilizou o horizonte artificial nas observações de estrelas, completando-as assim a comprovação da eficiência desse sistema.

Quanto à simplificação dos cálculos astronómicos, assunto discutido basicamente por ambos os oficiais, a solução adoptada foi também plenamente lógica, baseando-se na adopção de valores constantes, pré-determinados, de certos parâmetros que são variáveis nas equações trigonométricas clássicas do triângulo de posição, designadamente a latitude estimada do observador, a declinação e o ângulo horário do astro. Este critério de simplificação tornava-se apenas aplicável ao caso específico de um voo determinado, em que eram definidas previamente a data e as horas de passagem em posições pré-estabelecidas ao longo da rota. Em vez do cálculo de cada posição estimada à hora de cada observação, eram adoptados em sua substituição pontos auxiliares, nos cruzamentos de meridianos a paralelos em graus inteiros, ao longo da rota. A latitude de cada ponto auxiliar assim pré-estabelecida entrava como constante na equação. A cada um dos pontos auxiliares substitutos das posições estimadas, era aplicado o Δa correspondente a cada recta de altura calculada, no azimute correspondente.

Mercê desta simplificação de cálculo, Gago Coutinho conseguia despender apenas entre 3 a 5 minutos desde a observação do astro (série de 5 a 7 alturas) até traçar a recta na carta.

No que respeita ao método de condução da navegação, ficou estabelecido que só se fariam pontos por cruzamento de rectas de altura de estrelas, sem transporte de rectas, devido à imprecisão da estima. Na navegação de dia, utilizar-se-iam rectas isoladas do Sol, com frequência adequada, tirando proveito da orientação dessas rectas em relação à rota, para controle do caminho ou da distância e velocidade conforme os casos.

As determinações de derivas seriam efectuadas utilizando o lançamento de bóias de fumo, observadas de bordo mediante marcações angulares na cauda do avião. O corrector de rumos, concebido e realizado por ambos os oficiais em estreita colaboração, seria então utilizado como calculador gráfico para a resolução do triângulo das velocidades, fornecendo a direcção e velocidade do vento, a velocidade-terreno do avião e a correcção de rumo para o caminho requerido.

Um dos trabalhos mais curiosos efectuados por Gago Coutinho foi a concepção do método astronómico para aproximação a ilhas, mediante rectas de altura pré-calculadas. É verosímil que tal método tenha sido inspirado no que era praticado pelos nossos navegantes do século XV, desde o tempo do quadrante náutico, quando demandavam um porto cuja latitude era conhecida. Navegando em rumo N ou S, observando a Polar, iam a “encher” a altura correspondente à latitude requerida, e depois rumavam ao longo do respectivo paralelo, navegando “por iguais alturas”.

Gago Coutinho criou um sistema idêntico, mediante pré-cálculo da altura do Sol à hora de chegada sobre a ilha pretendida; algum tempo antes, abria o rumo uns 20° indo ao encontro da recta pré-calculada; ao atingir a altura prevista, guinava sobre a recta, “descendo” por ela até ao destino.

Este método foi plenamente eficaz, tanto na viagem de 1922 na demanda do minúsculo Penedo de S. Pedro, como na de 1927, em que Jorge de Castilho o repetiu na aproximação a Fernando de Noronha. E também algumas décadas mais tarde, em diversos voos da TAP, se fez o mesmo em aproximações a S. Tomé.

Quanto às cartas de navegação, Gago Coutinho desenhou-as em projecção cónica secante, em que a linha recta da rota traçada se aproximava da ortodrómica, correspondendo portanto ao caminho mínimo. Esta condição não era porém de importância capital nas latitudes baixas a partir de Cabo Verde.

Ficam assim assinalados os principais problemas inerentes ao sistema de navegação aérea criado em Portugal, embora diversas outras questões estivessem envolvidas, designadamente a imprecisão da altitude de voo, para efeitos da correcção da depressão do horizonte. Até neste caso a criatividade de Gago Coutinho engendrou um método trigonométrico, mediante a medição do ângulo de paralaxe da sombra das asas do avião projectada no mar. E com esses elementos elaborou tabelas de aplicação prática em voo.

Competindo a Sacadura Cabral, como chefe da missão, todas as tarefas de planeamento logístico, definição das rotas e escalas, selecção do tipo de aviação, contactos oficiais, etc., participou ele ainda na concepção e realização do corrector de rumos e do sistema de determinação de derivas, além de acompanhar e colaborar na avaliação dos trabalhos de Gago Coutinho.

Conclusão

O laborioso trabalho de concepção, preparação, ensaio e comprovação do que foi o 1º sistema integral de navegação aérea científica da História da Aviação, teve o seu primeiro sucesso na viagem experimental Lisboa-Funchal em 22 de Março de 1921, e depois na histórica 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul, em que a suprema prova de rigor se consumou na etapa Santiago-Penedo de S. Pedro, 908 milhas náuticas voadas em 11h21.

Embora o acidente na amaragem tenha causado a perda do hidroavião Lusitânia, a precisão da navegação foi definitivamente comprovada ao ser atingido aquele rochedo de 200m na imensidade do oceano.

Para além de todo o trabalho científico de Gago Coutinho na preparação deste empreendimento, há que assinalar a extraordinária proficiência de execução da navegação em voo. Trabalho denso, com observações e cálculos a intervalos de cerca de meia hora e controle horário do vento, tudo executado com grande regularidade e muita calma, mesmo na fase crucial, quando a reserva de gasolina se tornava marginal em face da progressão do voo.

Em conclusão, devemos afirmar que Gago Coutinho, com a sua valiosa bagagem teórica, a sua grande experiência como geógrafo, a sua capacidade mental e até o seu espírito algo desportivo, foi o colaborador ideal de Sacadura Cabral. Constituíram os dois uma equipa que, pela sua complementaridade, a sua capacidade técnica e a harmonia das suas actuações, dificilmente teria quem se lhes equiparasse, nessa época de pioneiros, em que prevalecia o empirismo nos históricos “raids” aéreos.

Gago Coutinho, tendo-se revelado um proficiente navegador quase por acidente de percurso na sua diversificada vida profissional, não pertencia aos efectivos da Aviação Naval. Mas a sua participação na criação do sistema de navegação aérea, e o papel histórico que teve na 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul, justificaram a atribuição, em 28 de Novembro de 1922, do diploma de Observador Aeronáutico e do distintivo especial de Piloto-Aviador, com dispensa de prestação das correspondentes provas. No final da viagem fora promovido por distinção a Contra-almirante, ao mesmo tempo que Sacadura Cabral a Capitão-de-fragata. Sucessivamente agraciado com as mais prestigiantes condecorações, eleito sócio efectivo ou honorário de diversas instituições científicas portuguesas e brasileiras, foi em Maio de 1926 designado Director Honorário da Aeronáutica Naval. Em 1958, a Assembleia Nacional aprovou uma moção para a sua promoção honorífica ao posto supremo de Almirante.

Todas estas sucessivas homenagens constituíram contributos para a consagração da imagem de herói nacional deste grande homem... tão grande que na sua sombra quase se desvaneceu a memória de outro homem igualmente grande, que foi Sacadura Cabral.

A terminar, repito aqui o meu apelo para que não se deixe cair no esquecimento o grande empreendimento de 1922, não simplesmente como exemplo de determinação e coragem de dois grandes homens, mas sobretudo como prova das capacidades dos portugueses para se integrarem nos grandes movimentos de progresso científico que impelem a marcha da Humanidade para um futuro que queremos cada vez melhor.

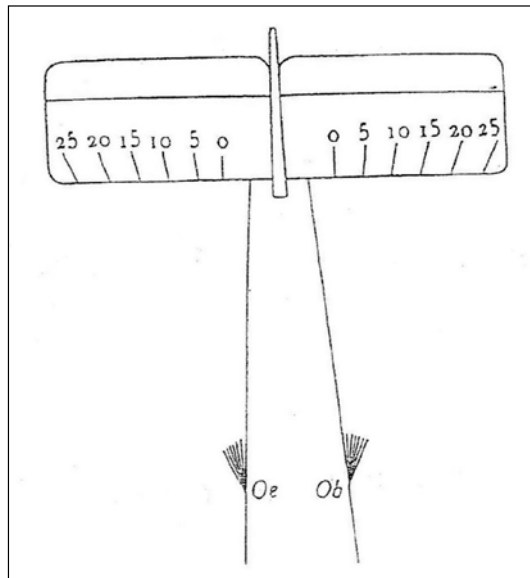


Fig. 1 – Marcações angulares na cauda do avião, para medição do abatimento, mediante lançamento ao mar de bóias de fumo

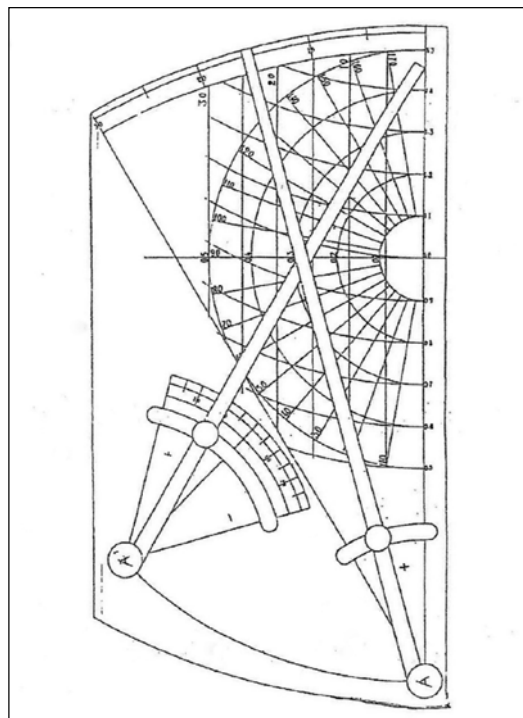


Fig. 2 – Marcações angulares na cauda do avião, para medição do abatimento, mediante lançamento ao mar de bóias de fumo

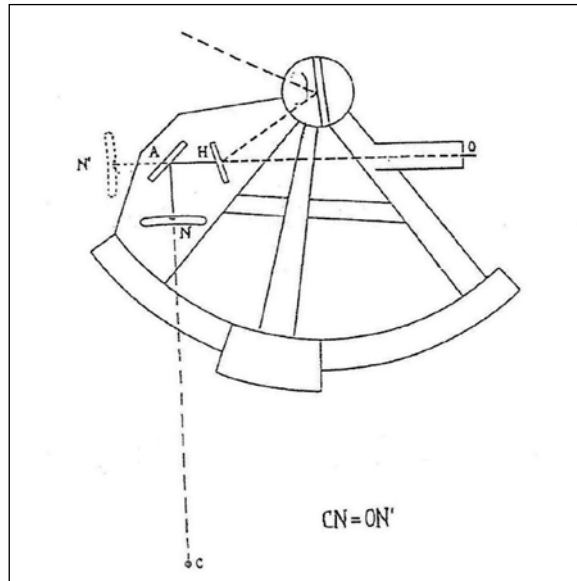


Fig. 3 – Marcações angulares na cauda do avião, para medição do abatimento, mediante lançamento ao mar de bóias de fumo

SIMPLIFICAÇÃO DAS EQUAÇÕES TRIGONOMÉTRICAS

A - Cálculo da altura estimada do Sol:

$$\text{Sen } Ae = \text{Cos Lat} \times \text{Cos Dec} \times \text{Cos } P - \text{Sen Lat} \times \text{Sen Dec}$$

Fazendo:

$$\text{Cos Lat} \times \text{Cos Dec} = C$$

$$\text{Sen Lat} \times \text{Sen Dec} = S$$

$$\frac{C}{S} = \text{Cotg Lat} \times \text{Cotg Dec} = T$$

Vem:

$$\text{Sen } Ae = C \times \text{Cos } P - S$$

$$= S \left(\frac{C}{S} \text{Cos } P - 1 \right)$$

$$\text{Sen } Ae = S \times T (\text{Cos } P - 1)$$

Valor da Ae obtida nas tabelas de pré-cálculo de S e T e do ângulo no Polo P a partir do ângulo horário estimado nos pontos auxiliares adoptados como posições estimadas.

B - Cálculo do azimute

$$\text{Cosec } Z = \text{Sec Dec} \times \text{Cosec } P \times \text{Cos } Ae$$

Valor do azimute obtido a partir de tabelas de pré-cálculo de Sec Dec, e dos valores de P e da Ae determinados nos cálculos anteriores.

Fig. 4 – Marcações angulares na cauda do avião, para medição do abatimento, mediante lançamento ao mar de bóias de fumo

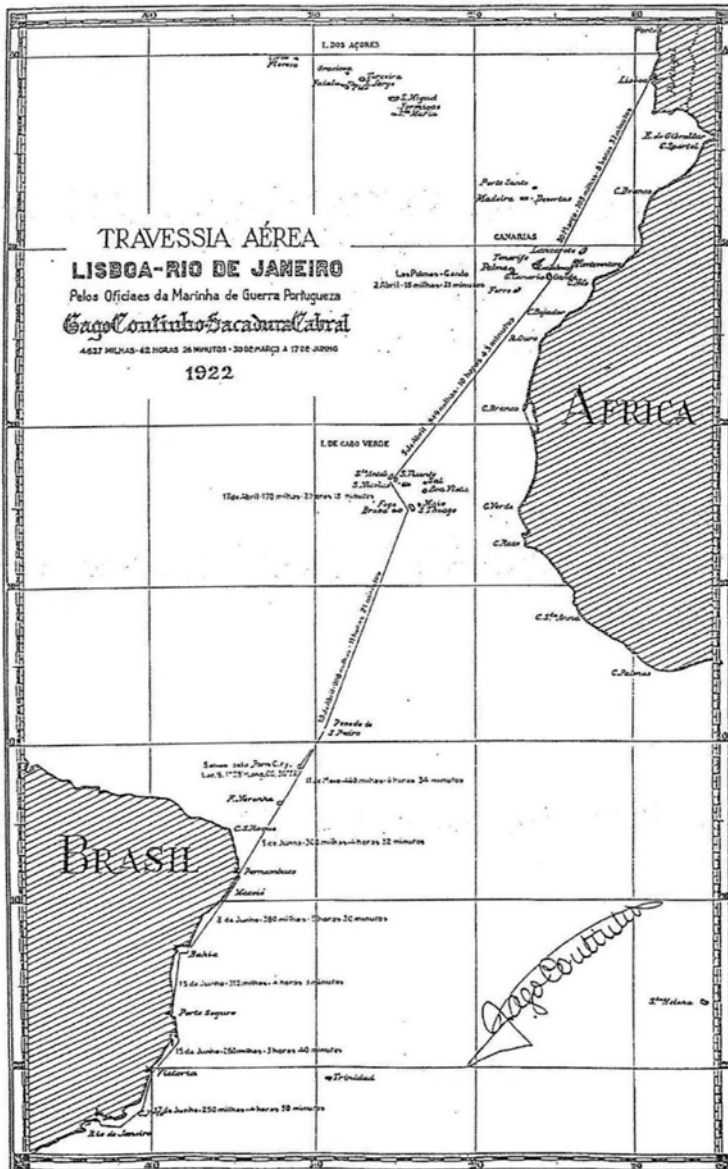


Fig. 5 – Rota Lisboa – Rio de Janeiro

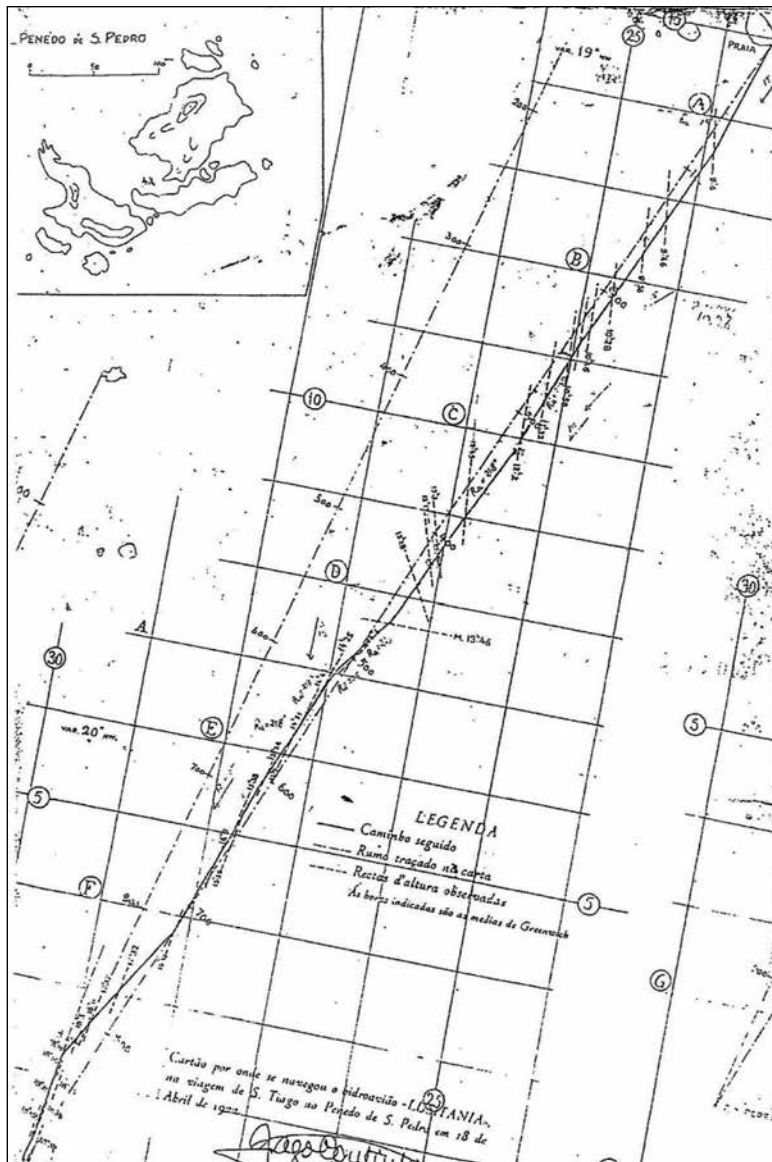


Fig. 6 – Marcações angulares na cauda do avião, para medição do abatimento, mediante lançamento ao mar de bóias de fumo

Gago Coutinho e a História da Náutica

Comunicação apresentada pelo académico
José Malhão Pereira, em 18 de Fevereiro

Introdução

Coube-me, neste ciclo de homenagens ao nosso Almirante Gago Coutinho, a honrosa tarefa de falar sobre a sua intervenção na discussão e solução de muitos problemas pendentes e incompletamente estudados da História dos Descobrimentos Portugueses e da História da Náutica em geral.

E estou muito feliz que isso aconteça, porque para mim, Gago Coutinho tem sido um amigo e confidente, com quem discuto com frequência, e que me deixou, e a todos nós, um legado inesgotável de informação, de ensinamento, e de saber, disperso pela sua imensa produção científica.

Veja-se nesta imagem, a influência de Gago Coutinho num velho camarada ex-aviador naval, o meu grande amigo General António Bastos, que me honrou com a sua presença e saber em tantas experiências que, imitando o Mestre, fizemos a bordo da *Sagres* em 2000.

Para melhor compreender a expansão marítima europeia, liderada pelos nautas lusos, a contribuição de técnicos com formação náutica é muito importante e muitas vezes decisiva, para que se possam analisar e compreender factos que envolvem as navegações nos diferentes mares do globo, especialmente quando há ausência de documentos.

É já inteiramente reconhecido o valioso contributo dado por oficiais da Armada nesta área, saltando-nos imediatamente à memória os nomes de Teixeira da Mota, Fontoura da Costa, Moura Brás, Humberto Leitão, Morais e Sousa, entre muitos outros.

Foi assim, e pelas mesmas razões, que Gago Coutinho constituiu um marco decisivo para a afirmação do inestimável valor da nossa honrosa profissão para os estudos históricos dos Descobrimentos Marítimos.

E fê-lo, numa época em que a sua acção e a dos seus conterrâneos se tornava mais premente, dadas as controvérsias reinantes neste sector, relativas não só à prioridade portuguesa nas explorações marítimas africanas, como também à má ou incorrecta interpretação dada às rotas marítimas dos diferentes navegadores, aos métodos de navegação utilizados, etc.

É portanto, nos serviços prestados à História da Náutica por esse insigne marinho, que irá incidir este modesto trabalho.

A formação náutica de Gago Coutinho

Analisemos então, e muito brevemente, a formação náutica de Gago Coutinho.

Um oficial da Armada (e poderei generalizar o conceito, com as devidas adaptações para as Forças Armadas), tem necessariamente uma formação eclética. É um condutor

de homens, um administrador, um diplomata, e será, ou pelo menos deverá ser, um marinheiro.

Terá também que ser, em grande medida, um homem de ciência, ou melhor, um homem de muitos e variados saberes científicos. Nesta área, são-lhe inclusivamente fornecidas ferramentas que lhe permitirão alargar o seu conhecimento, muito para além do que seria necessário para a execução do serviço naval.

De facto o meio em que se move, ou pelo menos em que se deveria essencialmente mover, o mar e os navios, é um mundo em miniatura, ou uma comunidade humana e material em miniatura, onde se misturam a ciência e a técnica, com a necessidade de aptidões de gestão e de liderança que conduzam a máquina, o navio, a executar com eficiência a sua missão.

Apenas um parêntesis para vos dizer que as reticências expostas acima sobre o mar e os navios, têm como objectivo chamar a atenção para as pessoas aqui presentes e que não pertencem à Armada, que muitas vezes, no meio da nossa vetusta Instituição, se comenta que os problemas da Marinha são motivados pela existência desses mesmos navios.

Continuando, poderei ainda dizer, que um oficial da Armada (ou de qualquer das forças Armadas) terá, em princípio, um apego muito limitado às coisas materiais, porque se quisesse enriquecer não escolheria esta profissão.

Ora Gago Coutinho teve, entre outras das suas multifacetadas qualidades, além desta última, a de ser um grande marinheiro.

Vejamos muito resumidamente as suas aptidões náuticas, socorrendo-nos dos valiosos estudos de Moura Brás, Pinheiro Correia e Teixeira da Mota, além das sempre eruditas e bem fundamentadas opiniões desse grande chefe da nossa Armada, o Almirante Sarmiento Rodrigues, no Prefácio ao trabalho de Pinheiro Correia.

Alistou-se na Armada como aspirante em 1886. Foi promovido a Guarda-marinha já em Moçambique, em 1890, servindo a bordo da corveta *Afonso de Albuquerque*, e a segundo tenente em Março de 1891.

Vejamos muito resumidamente os navios em que embarcou, onde navegou, e os períodos aproximados:

– canhoneira *Zaire* em Moçambique, em 1891; canhoneira *Loge*, que comandou, em 1892, em Angola; canhoneiras *Limpopo* e *Zambeze* em São Tomé e Príncipe; corveta *Mindelo*, em 1893, viajando ao Brasil; canhoneira *Liberal* e corveta *Duque da Terceira* na Metrópole com viagem às ilhas adjacentes, em 1894 e 1895.

Já primeiro-tenente, em 1896, embarcou na corveta *Duque da Terceira*, mais tarde no transporte *Pêro de Alenquer*, para Moçambique, onde passou, já em 1897, à corveta *Rainha de Portugal*, navegando para Lisboa na canhoneira *Douro* em fins de 1897.

Neste ano e seguinte navegou na corveta couraçada *Vasco da Gama*, viajando para Timor, já como geógrafo ultramarino.

Passados 13 anos regressou aos navios, comandando na Índia a canhoneira *Sado* e em Timor a *Pátria* entre 1911 e 1912.

Destes navios só dois eram exclusivamente de propulsão mecânica (a *Loge* e a *Pátria*), sendo os restantes mistos, à excepção da *Pêro de Alenquer*, que era uma galera de 3 mastros sem motor.

Veja-se que apenas em actividade exclusivamente naval, e num período relativamente curto, Gago Coutinho envergonha qualquer de nós aqui presentes e muitos ausentes no que respeita a horas de navegação e diversidade de mares navegados.

À excepção da minha pessoa e poucas outras aqui presentes, visto que ao passar à reserva, e já lá vão quase duas dezenas de anos, continuei a comandar o meu navio, o *Madrugada*, (que aliás é o nosso quarto veleiro). O problema, contudo, é que eu penso que comando este navio, mas a realidade é bem outra!

Mas continuando. O nosso homenageado seguiu normalmente a sua carreira profissional, até atingir o posto de capitão-de-mar-e-guerra, foi promovido por distinção a contra-almirante em 1922, como reconhecimento pelo extraordinário feito da travessia aérea do Atlântico Sul, tendo passado à reserva em 1933 com o posto de Vice-Almirante. Completou assim mais de 47 anos de intensa actividade profissional.

Foi neste período de muitos anos de intensa actividade marítima, em comissões longas fora de casa e da Metrópole, sem psicólogos à espera no cais de desembarque quando dessas comissões regressava, que Gago Coutinho cimentou os seus conhecimentos de vela, mais tarde empregues nas intermináveis discussões com os que designava como historiadores de poltrona (essencialmente estrangeiros), que interpretavam as viagens de exploração marítimas como se fossem feitas em navios a motor.

Vejam-se na figura, os milhares de milhas que o nosso Almirante navegou só à vela, comparando-se as suas derrotas, a encarnado, com as dos navegadores dos descobrimentos, a cinzento. Note-se que as derrotas a encarnado, quando interrompidas, correspondem a nesses troços se ter navegado a vapor em navio misto.

Isto sem falar da sua actividade em navios só a motor, como já acima se refere.

O velejador e historiador

Analisemos agora com mais detalhe a sua vida de marinheiro em navios à vela e situemo-nos na época em que navegou.

Estava-se na altura em que muitos navios de guerra usavam além do vapor, a vela para propulsão. Eram ainda bonitos, tinham uma mastreação altaneira e elegante, e os cascos eram airosos. À vista, adivinhavam portanto boas qualidades como veleiros, o que acontecia na realidade.

Ainda não se tinha chegado à fase mais avançada em que a mastreação perdeu guinda e os cascos se afearam.

Muitos hélices eram de içar ou de passo variável, e ainda naveguei na antiga *Sagres* com um hélice deste último tipo que proporcionava muito mais eficiência a andar à vela. Havia portanto ainda a preocupação de navegar sem gastar muito carvão e o orgulho de manobrar o navio à antiga.

Foi neste ambiente que Gago Coutinho passou a maior parte da sua vida, não só em missões de carácter operacional como também de instrução, especialmente na galera *Pêro de Alenquer*, aquele belo navio, o ex-clipper *Thomas Stephens*, que a marinha portuguesa em boa hora adoptou como navio escola.

Aprendendo com leituras de autores contemporâneos e com a permanente comparação entre o que tinha assimilado na Escola Naval e o que via a bordo, e ainda,

pela observação dos procedimentos de grandes manobreiros da altura, que abundavam a bordo dos navios, o nosso tenente de veleiros aprofundou os seus conhecimentos teóricos, que aplicou constantemente.

Foi estudando os princípios teóricos da meteorologia e observando nos navios o ambiente real em que esses princípios actuavam, que conseguiu aprofundar os seus conceitos sobre as melhores derrotas dos veleiros e conjecturar o que tinha acontecido no passado.

Os seus livros de derrotas, que Moura Brás refere e que interpreta no seu trabalho, são um exemplo eloquente do que aprendeu no mar e que mais tarde aplicou em terra.

Uma análise mais demorada destes diários náuticos, resumos de todos os seus diários que ajudou a preencher a bordo de todos os navios por onde andou, ainda poderá ser muito útil no futuro, mas para já fiquemos com a ideia de quão educativas terão sido as suas experiências para poder interpretar as rotas do passado.

Veja-se por exemplo a viagem da *Pêro de Alenquer* de Lisboa a Lourenço Marques escalando a Bahia. Note-se também que a derrota directa de cabo Verde para sul, sem bordada para sueste para a costa de África, dificultou ou quase impediu a viagem para a Bahia.

Note-se ainda o impresso preenchido correspondente a um dia de viagem neste navio, onde no canto inferior esquerdo, no local correspondente à *máquina*, foi inscrita a eloquente expressão, “Não há”!

Veja-se ainda a viagem para o Brasil na barca *Foz do Douro*, onde mais tarde velejou como passageiro, com a típica derrota com bordada à costa de África a ganhar barlavento ao futuro alísio do sueste e ainda o regresso do Brasil e a correspondente derrota típica, a única possível para um navio à vela.

Analisando os seus livros de Derrotas, e segundo Moura Brás, Gago Coutinho terá navegado mais de 30.000 milhas só à vela pelo Atlântico Sul e volta do Cabo da Boa Esperança. Note-se ainda que muito navegou nos mares do Pacífico Oeste e Índico.

Se adicionar-mos a esta experiência náutica a experiência astronómica e matemática e humana proporcionada pelos mais de 5200 quilómetros percorridos a pé em missão geodésica pelo matos de África e Oriente, poderemos apreciar a injustiça das palavras de um historiador americano que classificou Gago Coutinho como um “navegador de poltrona e biblioteca”.

Toda esta experiência, aliada à sua curiosidade científica e ao seu grande amor à verdade e à história do seu país, permitiu-lhe combater as erradas interpretações que por vezes se faziam das viagens de exploração não só dos portugueses, como também das dos outros povos.

Eu nem quero imaginar o que faria Gago Coutinho se lesse um livro dum senhor chamado Gavin Menzies!

Principais trabalhos náuticos

Dado não ser possível nem apropriado um estudo detalhado dos seus trabalhos de cariz histórico-náuticos, façamos para já uma breve descrição das suas principais obras,

que será seguida de uma discussão sucinta de algumas delas, com o auxílio das suas famosas gravuras e de outras que apresentarei.

Note-se que Teixeira da Mota já afirmava que Gago Coutinho poderia ter produzido mais de 400 trabalhos escritos, de diferente teor e profundidade, mas todos eles muito valiosos.

Note-se ainda que este homem teve cerca de 47 anos de serviço activo, como já acima afirmei, e quase 30 na situação de reserva e reforma, e veja-se, consultando os já referidos trabalhos de Pinheiro Correia, Teixeira da Mota e Moura Brás, o valor, a quantidade, e a qualidade da sua produção científica e técnica nas diversas áreas.

Note-se também quão admiráveis são em rigor científico e ainda de valor sociológico e antropológico os seus trabalhos de carácter técnico, nomeadamente os relatórios das suas missões geográficas e hidrográficas e a extraordinária produção técnica relacionada directamente com a Armada do seu país.

De uma maneira geral, Gago Coutinho, era um homem interessado pela história de Portugal, país ao qual tinha muito orgulho em pertencer, atitude, que como se sabe, está actualmente bastante fora de moda!

As derrotas dos veleiros no início da exploração do Atlântico são exemplarmente estudadas e estabelecidas as noções de *Volta da Mina* e *Volta da Guiné*. Aproveita-se da experiência dos marinheiros lusos anteriores à viagem de Colombo, para criticar quem dava excessivo valor às viagens às Antilhas, sabendo-se que Colombo já aprendera em Portugal o regime de ventos do Atlântico Norte.

O início da navegação astronómica no Atlântico é exposto com rigor e saber de experiência feito, valendo-se Gago Coutinho das experiências feitas a bordo com astrolábio e das navegações à vela na área.

Faz uma ampla discussão com Quirino da Fonseca sobre as caravelas, com argumentação extremamente lúcida e bem fundamentada.

Discute e demonstra a *Volta dos Açores*, a *Volta do Cabo* e as condicionantes do Tratado de Tordesilhas.

Esclarece o contributo português para o descobrimento da América do Norte, comentando as viagens de Colombo mais uma vez, e as viagens, que muitas delas considera fictícias, de Américo Vespúcio.

Analisa com extremo detalhe a derrota de Vasco da Gama, especialmente no Atlântico Sul, contrariando as segundo ele erróneas interpretações de outros autores.

Crítica e estuda a viagem de Álvares Cabral e o conseqüente Descobrimento do Brasil.

A viagem de Fernão de Magalhães é lucidamente analisada, sendo os objectivos da mesma clarificados, contrariando tantas opiniões de autores nacionais e estrangeiros.

O contributo Português para o Descobrimento da Austrália é também analisado, discutindo-se a propósito onde teria hibernado Gomes de Sequeira em 1525, que terá, segundo ele, sido na actual Península de Iorque na Austrália.

Comenta também a obra de Henry Harisse, estuda a derrota da nau *Grifo* de D. João de Castro no Atlântico, na sua vigem de 1538, a edição da Hakluyt Society do Descobrimento do Brasil e a obra de Stefan Zweig respeitante a Fernão de Magalhães.

Vejam-se agora concretamente, e com o auxílio de imagens, algumas das opiniões de Gago Coutinho, que compartilho inteiramente e que tenho seguido nos estudos que tenho feito das viagens dos nautas lusos e de outras nações.

Basicamente Gago Coutinho afirma algo que parece inequívoco, mas que muitas vezes se esquece: as viagens de exploração marítima foram feitas em navios à vela, e estes não podem navegar contra o vento. Terão sim que seguir a favor do vento quando este é favorável e terão de contornar as zonas de vento não favorável.

O seu raciocínio relativo às voltas da Mina e da Guiné são plenamente justificados pelas condições físicas do Atlântico Norte, cuja distribuição dos ventos se poderá ver esquematicamente na gravura. A sua figura, ilustrando a volta pelos Açores, é muito clara.

As suas experiências na corveta *Duque da Terceira* em 1896 ou na barca *Foz do Douro*, 50 anos depois, só podem confirmar o seu raciocínio. A gravura seguinte esquematiza as duas voltas.

Outra correcção ao traçado de derrotas foi o da viagem de Bartolomeu Dias no Atlântico Sul.

Criticando quem interpretava a bordada para Sul depois de Dias iniciar a sua difícil viagem para o Cabo da Boa Esperança a partir da Angra das Voltas, já por quase 29° S, Gago Coutinho, atendendo naturalmente às condições físicas da área, corrige a mesma com uma longa bordada para oeste, sudoeste e sul, única possível, atendendo ao vento sueste dominante na zona.

Na sua figura, que ilustra as rotas prováveis das primeiras viagens atlânticas, onde acentuei a verde esta derrota, confirma-se o acerto do seu raciocínio.

Outra grande discussão teve o nosso marinheiro com os autores de derrotas prováveis no Atlântico Sul, de Vasco da Gama. As condições físicas da área só podem indicar uma derrota, como se poderá ver na imagem.

Contudo outras opiniões houveram, e Gago Coutinho, na figura junta mostra a sua opinião abalizada, comparada com as outras. Esta sua opinião tem sido aceite pela grande maioria dos historiadores. Eu só não me incluo nesta lista porque não sou historiador.

Para confirmar o acerto da sua ideia, veja-se uma carta de tempo do mês de Novembro, no Atlântico Sul, onde tracei a única derrota possível para passar do Atlântico Norte ao Cabo.

Os navios navegarão para sueste ao longo da costa de África a fim de ganhar barlavento ao alísio do sueste que irão encontrar a sul do Equador.

Depois de encontrarem este vento, navegarão à bolina cerrada com amuras a BB, contornando por oeste a alta pressão lá existente, seguindo depois para o Cabo. Veja-se a derrota conjecturada de Vasco da Gama, incluída na publicação da nossa Academia.

Vejam-se ainda as derrotas confirmadas em GPS dos veleiros da penúltima regata *Vendée Globe*, disputada por pequenos navios que podem bolinar até 25-30° do vento aparente, contra os cerca de 65° das naus de antanho. Vejam-se também as derrotas típicas de 4 naus da *Carreira da Índia*, extraídas de diários náuticos de fins do século XVI, princípios do século XVII e vejam-se por exemplo as reconstituições de outras derrotas extraídas de diários náuticos, incluídas no recente trabalho *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos*, um livro muito barato que saiu recentemente.

O nosso marinheiro discute também o descobrimento da Austrália. Apresento a sua carta, que corresponde a muitas horas de labor (aliás como todos os outros minuciosos mapas que executou), e comparemos o seu raciocínio com a argumentação do autor do recente trabalho sobre o assunto, o senhor Peter Tricket. Não cheguei a ler a muito recente publicação deste australiano que admite a prioridade Portuguesa no descobrimento da Austrália, mas considero que poderá em grande parte ter-se baseado em Gago Coutinho.

Relativamente à viagem de Álvares Cabral, Gago Coutinho demonstra que o avistamento do Brasil não foi acidental mas voluntário.

A sua argumentação é bem fundamentada e tive oportunidade de a corroborar em comunicação há anos feita nesta Academia. Tive ainda oportunidade de analisar in loco, em viagem comemorativa de Pedro Álvares a bordo da *Sagres* e como passageiro, em 2000, as condições meteorológicas entre cabo Verde e a costa brasileira.

Não imaginam V. Ex.cas o prazer que me deu essa viagem, gozando a nossa *Sagres* sem ter qualquer responsabilidade e ainda por cima tendo tido oportunidade de fazer tantas experiências com a ajuda do camarada António Bastos.

Permitiu essa viagem confirmar a minha opinião, que Gago Coutinho já tinha exposto no passado, de que a viagem de Cabral estava feita, isto é, a difícil passagem para Sul do cabo de Santo Agostinho, que está a 8°S, tinha sido transposta, pelo que aterrar a 17° S só poderia corresponder a aterragem voluntária.

Veja-se a conjectura que faço, baseada numa carta meteorológica cuja distribuição de ventos corresponde muito aproximadamente à que tive oportunidade de observar a bordo da *Sagres*.

Sobre a viagem de Fernão de Magalhães, Gago Coutinho tece extensas considerações que pretendem repor segundo ele, no seu lugar a imagem de uma grande figura da humanidade.

Cito esta passagem eloquente que sintetiza os seus sentimentos:

Não, homem da rua que me leres. Ao passares pelo monumento que exalta a memória do grande capitão que foi Fernão de Magalhães, não voltes a cara com desprezo. Porque aquele bronze não representa apenas uma homenagem do Chile a um grande navegador que, “atraiçoando Portugal”, se teria limitado ao descobrimento de costas na América do Sul. Aquela figura simbólica sintetiza feitos como o de Gama, aliados aos de Albuquerque, os quais não interessaram só à Espanha mas assombraram o Mundo, com uma travessia oceânica, “cúmulo de energia e arrojo”.

Também Gago Coutinho considerava a experiência a melhor conselheira para a interpretação histórica de factos obscuros ou mal documentados. Daí as suas navegações em veleiros e a sua análise constante de ventos e correntes. Daí também a sua preocupação em exigir a sua experiência pessoal, por exemplo, das diferentes soluções que a casa Plath queria dar ao seu sistema de horizonte artificial.

Daí também as suas experiências a bordo com o astrolábio na barca *Foz do Douro* e mais tarde num luxuoso paquete. Tive oportunidade de efectuar várias experiências a

bordo, e no que respeita ao astrolábio, o erro provável é de 12 minutos, contra os dez minutos de Gago Coutinho.

E este seu vício de experimentador e observar, passou-se para outros maduros e maduras, cujos exemplos eloquentes se podem ver nas imagens que se seguem e que valem por um milhão de palavras.

É por estas razões que considero Gago Coutinho uma referência para todos nós, visto que além de marinheiro e militar, dedicou-se inteiramente não só à terra onde nasceu mas também ao conjunto da sua nação, espalhada por todos os continentes.

Considero assim que Gago Coutinho é uma figura ímpar do mundo lusófono a quem todos, do Brasil a Timor, muito devem.

Termino com estas suas públicas palavras de despedida aos povos do ex-ultramar do Almirante, avisando vossas Excelência que algumas expressões são politicamente incorrectas:

“Viajei de Machila na Zambézia; atravessei a pé as estradas de areia solta de Maracuene e as de além Cuanza; subi aos altos de Timor e de Angónia, como ao Pico de S. Tomé ouvi ao longe troar a grande catarata de Ielala, e trombetear os elefantes no banho, ... Por entre as ilhas de Cabo Verde, naveguei à vela, a vapor e de avião.”

Depois de referir que navegou a vapor e à vela nas duas costas de África, que percorreu o Zambeze, a garganta de Cahora Bassa, que assistiu a festas religiosas na Índia, que viveu em Macau e Hong-kong, que percorreu os complicados rios e canais da Guiné e que em Timor aprendeu a acender o fogo esfregando um no outro dois pedaços de bambu, diz finalmente o nosso marinheiro:

“Vivendo assim, sempre em viagens, à aventura, tomei íntimo contacto com aqueles colonos espalhados pelo interior, entregues ao próprio esforço, sem poder contar com a protecção das autoridades. E foi assim que tive ocasião de os apreciar.

Mas eu não podia trabalhar sozinho. Ia acompanhado de muitos pretinhos. Em Tuimor, dos Timores. Neles confiei, como confiava nos meus raros companheiros brancos. As minhas armas de caça e de defesa, eles as traziam. Nunca se serviram delas contra mim!...

Foi nessa demorada convivência, pois, que perdi preconceitos sobre a superioridade da cor da pele. É, tanto dos homens brancos, como dos homens de cor, que depende o futuro das colónias! ...

Adeus, pois, talvez para sempre, areias do Zambeze, onde os lagartos se coram ao Sol, como mulheres loiras nas praias dos Lidos. Adeus montes e corais de Moçambique, adeus monções ... Enfim, grato mato da África, o mais provável é que não nos tornemos a ver. Adeus pois para sempre, cargas e carregadores. Adeus pretos que me levastes a água ao alto dos montes, com a mesma fidelidade com que lá ficáveis isolados a apontar-me os heliógrafos. Adeus África Oriental, adeus pangaios que tanto me sugeriste as caravelas. Adeus ares e mares do Oceano Índico que tão alegremente me queimaram a mocidade.”

Gago Coutinho – breve perfil biográfico

Comunicação apresentada pelo acadêmico
Rui Costa Pinto, em 18 de Fevereiro

*Em memória do Piloto Navegador
José Serafim da Encarnação Pinto, meu Pai*

Nasceu às 3:30h, da madrugada do dia 17 de Fevereiro de 1869, em Belém, “antiga Praia do Restelo”, como ele gostava de afirmar, mais especificamente no nº5 da Calçada da Ajuda. Os Pais eram primos em segundo grau e haviam-no baptizado de Carlos Viegas Gago Coutinho na Igreja de Santa Maria de Belém, cujos Padrinhos foram Ângelo Joaquim José da Silva, um cabo de Lanceiros do Quartel da Ajuda, e sua mulher Joaquina da Ressurreição.

A polémica do local de nascimento, para além de irrelevante já foi sobejamente debatida e esclarecida pelo Coronel Pinheiro Corrêa, em 1969.¹

Seu Pai, José Viegas Gago Coutinho, homem austero, como mandava o figurino da época, tinha sido Sargento-de-mar-e-guerra até 1873, e nas palavras de Gago Coutinho era “um homem de reduzida educação literária. Só a primária, mas conhecia escrita comercial, em que praticava (...) Era homem alto, desempenado, bem branco.”

Sobre esta última frase, ocorre-nos dizer que Gago Coutinho, de tez morena, acentuava bem que era de raça branca, até porque havia quem sustentasse que teria nascido em Luanda. Mas tal coloração era normal já que o seu Pai era oriundo de São Brás de Alportel e sua mãe, Fortunata Maria Coutinho, “senhora pequena, morena, algarvia, filha de padeiros, e que devia ter ascendência moura, nada mais sei a não ser que um irmão dela era patrão de um caíque da costa e várias vezes o vi visitar a irmã em Belém.”

Esta alusão à tonalidade mais morena do povo português é narrada em 1928 numa conferência no Aero-Club de Portugal: “(...) Apesar da nossa, pele queimada pelo sol, somos capazes de fazer tudo o que fazem os povos de pele cor de leite, e que não depende do número ou da riqueza especial do solo ou do grau fotogénico da pele.”²

Os seus avôs paternos também eram algarvios e haviam sido livreiros em Faro. Assim se poderá explicar o seu gosto pelas letras e pelo mar da parte paterna. Mas não são só as condicionantes genéticas ou culturais que marcam a diferença. É sobretudo do seu percurso de vida, que aqui iremos tratar.

Sobre os seus Pais diria ainda o seguinte: “Eram tão pobres, que não havia criada para cozinhar ou limpar. A nossa vizinha de baixo, na “sobreloja”, era uma senhora, que agora tenho de recordar, porque me veio a ser carinhosa Mãe, durante muitos anos”

¹ CORRÊA, Pinheiro, *Gago Coutinho, Precursor da Navegação Aérea*, Porto, Portucalense Editora, 1969.

² Idem, *ibidem*, p.30.

Devido ao falecimento da Mãe, em 1877, (que adoeceu depois de uma visita ao marido a Luanda), quando tinha apenas 8 anos, e das grandes ausências do Pai - recordo aqui que este último servira na nau Vasco da Gama e na fragata D. Fernando, tendo estado nas Amazonas, até 1886, data em que regressou para a capital angolana, onde esteve até 1918 - acaba por ser criado por D^a Maria Augusta Pereira, até 1914, data em que também esta faleceu.

“Como meu Pai – então “marítimo”- tinha que ir trabalhar para Angola, as duas senhoras, ela e minha Mãe, D. Fortunata, combinaram então passar a viver juntas. Então eu tinha dois anos. Fomos morar na Rua de São Jerónimo³, e sempre se deram bem, até que minha Mãe faleceu. Eu era ainda menino, e a nova amiga continuou para mim como uma Mãe.⁴ Sem ela meu pai, não tendo parentes ou amigos em Lisboa, teria tido que me levar para Luanda onde trabalhava e ali por falta de Liceu, eu não teria conseguido curso literário. Teria vivido sem “história”.

As experiências de vida, cedo notabilizaram o jovem Gago Coutinho, que aos 13 anos entra para o Liceu Central de Lisboa⁵, onde estudou até ao 3º ano, afrontando os pergaminhos católicos de forma irreverente e discordando, nomeadamente, do sacramento da confissão: “Tornei-me livre-pensador, mas sou cristão cumprindo com os seus justos princípios de moral.”

Politicamente procurava ser independente, ainda que tenha abraçado com simpatia a causa republicana, abraço esse que só duraria até 1914 “por terem falido os políticos que aconselhavam os reis. A seguir às revoluções da República, que provaram também a falência dos seus homens, passei a considerar preferível um regime monárquico constitucional, como o inglês... mas mais socialista do que trabalhista.”

A seguir ao liceu matricula-se na Escola Politécnica, em 1885 e entra na Escola Naval no ano seguinte, já que o pai não dispunha de recursos financeiros para o enviar para fora do País a fim de cursar Engenharia,⁶ conforme era seu desejo.

“Eu estava em África e ele andava cá, em Lisboa, pois queria fazer o curso para engenheiro e ir para a Alemanha, mas isso custava cem mil réis... e eu não pude. Foi para a Escola Naval. Um dia, quando estava na fragata D. Fernando, atirou-se à água para salvar um marinheiro. Quando estive em África, em Moçambique, os Ingleses queriam ocupar certas terras... mas o meu filho apareceu-lhes pela frente e eles não conseguiram o que queriam”⁷

Concluiu o seu Curso de Marinha em 1888, no primeiro lugar. Teve, inclusive, que empenhar as pratas da casa para pagar o seu primeiro uniforme.

Desde criança que frequentara o Real Ginásio Clube Português onde, segundo as suas próprias palavras, trabalhavam “ao acaso, em liberdade, nas argolas, na barra fixa, no trapézio, nas paralelas, com os pesos. Como no liceu nem se falava em ginástica, nós não

³ Na Madragoa.

⁴ A quem trataria carinhosamente por “minha velhota”.

⁵ Actual Liceu Camões.

⁶ Alemanha ou França.

⁷ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, p.7.

passávamos de ginastas curiosos (...) Note-se, porem, que, lá, nós não aprendíamos só a puxar pelos braços e pelas pernas: da nossa convivência naqueles clubes recreativos resultava também, o aprendermos a puxar pela cabeça...e a formar o carácter. (...)"

Ainda que se considerasse apenas um curioso e um fraco ginasta, achava ser o exercício físico importante no desenvolvimento intelectual e na formação do carácter.

"Eu fui fraco ginasta - pois, nos saraus do Coliseu, limitava-me a montar a campanha eléctrica que dava os sinais para o tripulo trapésio-mas esse pouco ajudou-me pela minha aventurosa vida fora⁸, como marinheiro de navios com mastros e vergas, como geógrafo colonial, depois como aviador, agora como turista ou viajador"

O Pai confirmando o interesse do filho pelo exercício físico dizia:

"O Carlos é rapaz de poucas falas, sempre foi assim, e, mesmo aqui em casa, almoçava, dava duas voltas no trapézio, e ia para o escritório".⁹

O gosto pela ginástica acompanhá-lo-ia a vida inteira. Já com a propecta idade de 72 anos ainda fazia de manhã uma hora de argolas, no seu antigo quarto 318 do Palace Hotel no Rio de Janeiro e uma caminhada do Leblon ao Joá, onde tomava um sumo de frutas, como testemunhou um Jornalista brasileiro em entrevista ocorrida no ano de 1941. Na sua residência, na Madragoa, em Lisboa tinha um par de argolas aparelhadas numa trave do tecto. Dizia que o segredo para a longevidade estava em dormir cedo, andar a pé, comer pouco e respirar muito.

Pouca gente saberá que o mesmo foi um amante do ilusionismo. Com efeito um dos seus livros de cabeceira era um velho manual que tinha em casa intitulado "Manual do Prestidigitado", acabando, mais tarde, por comprar "um livro francez, que ensinava sortes de cartas (...)Praticando para elasticidade da mão, consegui realizar alguns golpes, com tanta rapidez que se não percebia o que eu fazia. Mas limitei-me sempre a só os mostrar a meus amigos, não tendo nunca trabalhado em público. Tendo deixado de praticar tais exercícios, hoje só os repito lentamente, para demonstração de agilidade dos dedos."

Em 1888, enquanto aspirante embarca na corveta "Afonso de Albuquerque", para Moçambique, tomando parte nas operações militares do Tungue, no ano seguinte. Esteve até 1891 no território moçambicano, seguindo a 24 de Abril do mesmo ano, na canhoneira "Zaire" para Lisboa, onde apenas se demorou alguns meses, cursando para Angola e aí permanecendo até 1893.

De 19 de Março a 5 de Outubro de 1892 comanda a lancha-canhoneira "Loge", passando depois para a canhoneira "Limpopo" de 6 de Outubro de 1892 a 17 de Janeiro de 1893, para a canhoneira "Zambeze" de 18 de Janeiro a 5 de Junho de 1893 e para a corveta "Mindelo" de 14 de Junho de 1893 a 10 de Abril de 1894, que no ano seguinte partiria de Luanda para o Rio de Janeiro.

A 22 de Novembro de 1899, o Comandante da Divisão Naval em Moçambique envia ao Comandante Geral da Armada um desenho sobre um levantamento referido de

⁸ Muito inspirado pelas leituras que fizera da obra de Júlio Verne. Ver: COUTINHO, Gago, *Júlio Verne e navegação aérea*, Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Série 42, nº 1-6, 1924, p. 29-35.

⁹ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, p.7.

uma parte da baía de Tungue e a memória relativa ao mesmo executada pelo aspirante de Marinha de 1ª Classe Carlos Viegas Gago Coutinho (na altura embarcado na Corveta Mindelo)

Durante a sua estada no continente americano presenciara a *Revolta da Armada* contra o governo do Marechal Floriano Peixoto e o seu desfecho dramático, quando os revoltosos vencidos são recebidos, como asilados políticos, pelo Comandante da Corveta “Mindelo”, Augusto Castilho e pela corveta “Afonso de Albuquerque” contribuindo assim para o corte das relações diplomáticas com Portugal, em 1894 e só retomadas um ano depois.

As experiências navais acumulavam-se a um ritmo intenso, apesar do interregno por doença -febre amarela - no Rio de Janeiro. Apresenta-se ao serviço no continente luso na canhoneira “Liberal” de 19 de Junho a 21 de Dezembro de 1894 e na corveta “Duque da Terceira” de 3 de Abril a 20 de Setembro de 1895. Realizaria uma viagem de instrução pelo Atlântico Norte, entre 19 de Dezembro de 1895 a 19 de Julho de 1896.

Viajou novamente como “encarregado de pilotagem” no veleiro “Pêro de Alenquer” de 20 de Julho de 1896 a 13 de Fevereiro de 1897 tendo passado pela Baía durante a viagem para Moçambique, indo depois de 7 de Março a 19 de Maio de 1897 para a corveta “Rainha de Portugal”, e para a canhoneira “Douro” de 20 de Maio a 13 de Agosto de 1897, que o trouxe de regresso a Lisboa.

Nesse ano pede licença ao Conselho do Almirantado para apresentar Projecto de aparelho de sinais por luz eléctrica. Sendo co-autor do mesmo, o Tenente João Manoel de Carvalho.

O Projecto não vai avante por decisão do Conselho do Almirantado, a 13 de Novembro de 1897.

Embarcou na corveta “Vasco da Gama” de 16 de Setembro de 1897 a 31 de Março de 1898, e inicia os seus trabalhos de campo para a delimitação de fronteiras coloniais ou de geodesia, nos seguintes locais:

*27 de Julho de 1898 a 19 de Abril de 1899 - Timor*¹⁰

*5 de Setembro de 1900 a 28 de Fevereiro de 1901- Niassa.*¹¹

*21 de Junho de 1901 até início de 1902*¹²- *Norte de Angola*¹³

*27 de Fevereiro de 1904 até início de 1906*¹⁴- *Ao Norte e Sul de Tete, Moçambique.*¹⁵

¹⁰ Adjunto da comissão de delimitação do distrito de Timor.

¹¹ Delegado para a delimitação da fronteira luso-britânica.

¹² É o próprio Gago Coutinho que em documentação autobiográfica coloca o início do ano seguinte ainda que tenha chegado em Dezembro do ano anterior.

¹³ Comissário para a delimitação da fronteira luso-belga de Noqui ao Cuango.

¹⁴ É o próprio Gago Coutinho que em documentação autobiográfica coloca o início do ano seguinte ainda que tenha chegado em Dezembro do ano anterior.

¹⁵ Em 1904 e 1905 chefiou a delimitação das fronteiras ao norte e sul de Tete. Tendo no ano subsequente comandado a missão geodésica na África Oriental (a primeira que houve no antigo ultramar), onde desencadeou o levantamento cartográfico desta colónia, estabelecendo a sua junção geodésica com a da África do Sul.

Em 1904¹⁶ e 1905 chefiou a delimitação das fronteiras ao norte e sul de Tete. Tendo no ano subsequente comandado a missão geodésica na África Oriental (a primeira que houve no antigo ultramar), onde desencadeou o levantamento cartográfico desta colónia, estabelecendo a sua junção geodésica com a da África do Sul.

A propósito da sua publicação “O Zambeze misterioso” refere com humor que “infelizmente, faltam-lhe as qualidades de orador e o hábito de falar em público, o que para o caso, chega mesmo a ser mais essencial do que ter atravessado África”.

Em 9 de Abril de 1898 procede ao “estudo de uma alteração ou melhoramento do aparelho Obey para poder ser apontados a Torpedo Whitehead por meio do giroscópio.”

É proposto a 2 de Junho de 1898, a Cavaleiro da Real Ordem Militar de São Bento d’Avis só atribuído a 01-07-1908. Enquanto Geógrafo Colonial, ao serviço da Comissão de Cartografia, conhece Sacadura Cabral em 1907. Interrompe a sua actividade entre 1911 a 1912 para comandar as canhoneiras “Sado” de 7 de Novembro de 1911 a 21 de Março de 1912, onde fez o reconhecimento da Índia, e a “Pátria”¹⁷ de 17 de Abril a 14 de Junho de 1912, onde deu apoio às forças terrestres em Betano (Timor), bombardeando os revoltosos de Dom Boaventura, durante a rebelião de Manufai. Por tal facto foi louvado. Retomaria os trabalhos nesse ano, desta vez com a incumbência de se deslocar a Angola, para a delimitação da fronteira no Barotze¹⁸ onde caminhou cerca de 5200 Km². Esta missão levou-o a atravessar o continente africano entre Angola e Moçambique por duas vezes, a pé, minuciosamente registada nos seus cadernos e diários de campo. A quantidade de quilómetros percorrida diariamente era muito elevada, com a agravante de Gago Coutinho sofrer de malária e necessitar ingerir com frequência grandes doses de quinino (8 comprimidos por dia) e purgante de sulfato de soda. Mesmo assim não se furtava ao esforço das caminhadas apesar das suas constantes noites mal dormidas. Durante estas procedia à observação criteriosa das estrelas.

Em 1905 é o primeiro europeu a alcançar Cahora Bassa¹⁹. O nome “é pois desconhecido por aqui: é mais uma alcunha humorística, do que nome próprio, mas é o que ficará, à falta de outro, consagrado pelos indígenas no Baixo Zambeze” já que era impossível continuar a navegar por almadia a partir dali.²⁰

Em 1909²¹ durante a missão geodésica na África Oriental Gago Coutinho, cansado das maleitas e já desesperado diz:

“Ando com o estômago avariado e não sei se o fígado também está torto. Ferro-lhe com uma enorme dose de tintura de iodo que me fez ver as estrelas”.

¹⁶ Nesse ano seria dado à estampa um artigo “A estabilidade dos nossos navios modernos” em que Gago Coutinho critica a direcção estrangeira do arsenal da Marinha. Ver MOTA, A. Teixeira da, *Obras completas de Gago Coutinho*, I Vol., Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972, pp. 382-392.

¹⁷ De apenas propulsão mecânica.

¹⁸ Chefe da delimitação da fronteira de Angola com o Barotze. *A denominada “Questão de Barotze”, iniciada em 1890, refere-se ao litígio entre Portugal e a Inglaterra no que respeita à fronteira sueste de Angola. Este diferendo, objecto de uma decisão arbitral com sentença proferida em 30 de Maio pelo Rei de Itália, Victor Manuel III, foi favorável a Portugal*, in *Revista da Armada*, N° 371, Ano XXXIII, Lisboa, Janeiro 2004.

¹⁹ Segundo Gago Coutinho tal designação significava em linguagem indígena “acabou o trabalho” ou de forma mais rigorosa, “apodreceu o trabalho”.

²⁰ MOTA, A. Teixeira da, *op. cit.*, pp.406-424.

²¹ Nesse ano regista a invenção de dois inventos de circuitos radioeléctricos.

O seu desespero fazia-se também sentir quando o material nem sempre correspondia ao esperado:

“Este meu theodolito é uma verdadeira peste que me faz a cabeça em água”.²²

“Andávamos com bastantes carregadores negros, centenas, porquanto ainda não havia em África, nem estradas, nem auto-carros, nem fontes de gasolina. Assim, com instrumentos e pesado material de campo, indo todos a pé, percorremos milhares de Kilómetros.”²³

Demarcou mais de 2000 Km de fronteira e realizou trabalhos de triangulação em áreas superiores a 800 Km².

Do trabalho realizado, em África, pôde confirmar e atestar que os resultados científicos conseguidos pelos portugueses nesse continente foram: “superiores aos de Livingstone, Cameron, Stanley, e até aos viajantes mais modernos, como o duque de Abruzzos, em África, e Scott e Amundsen, nas suas viagens ao pólo sul. Para verificar esta asserção bastará ler o livro de Capelo e Ivens”.²⁴

Torna a Lisboa em 1914 e no ano seguinte tira o seu Brevet, em França, num aparelho *Maurice Farman*. O Baptismo de voo viria a ocorrer na Escola de Aviação Militar, em Vila Nova da Rainha, três anos depois. A propósito diria o seguinte:

“Vou ao aeródromo de Vila Nova da Rainha e dou três voos com o Sacadura. Total, 35 minutos no ar. Admirável a segurança; demos vários saltos, curvas, etc. Até governei um pouco. Pareceu-me bastante fácil e muito mais seguro do que eu julgava. Em todo o caso, entusiasmei-me.”

Em 1915 é nomeado chefe da Missão Geodésica de São Tomé, ano em que profere uma importante conferência na Sociedade de Geografia de Lisboa intitulada “Impressões de duas viagens através de África entre Angola e Moçambique” e em 1918 é indicado para vogal da Comissão de Cartografia tendo-se tornado seu membro efectivo, a 24 de Junho de 1919.

Durante os trabalhos em São Tomé (1916 e 1918), firmou marcos para a criação de uma rede geodésica da ilha, efectuando observações de triangulação, trabalho que só em tempo gasto nas saídas para o campo ocupou 14 meses mais dois de escritório o que lhe causou “cansaço” pelo esforço suplementar. Fruto de intensas observações astronómicas demonstrou a passagem da linha do equador pelo ilhéu das rolas o que lhe valeu, mercê do contributo para a geografia terrestre, a construção de um padrão colocado exactamente nas coordenadas determinadas por ele. O ilhéu passou a designar-se então por Ilhéu Gago Coutinho. Nele foi construído um marco comemorativo, a três centímetros do seu eixo vertical, sob a linha imaginária do Equador, com a seguinte inscrição:

“Ao Almirante Gago Coutinho homenagem da Colónia de S. Tomé e Príncipe”

Com o final dos trabalhos em 1919, prepara-se aquela que viria a ser conhecida pela maior aventura portuguesa do século, de projecção internacional, a primeira travessia

²² S.G.L. *Res 1 - 26 - 4* Diário particular de Gago Coutinho durante a viagem a Moçambique. 18 de Abril a 31 de Setembro de 1909, 102 fls.

²³ S.G.L. *Res. Apontamentos de Gago Coutinho*, Ms 1933/1956.

²⁴ MOTA, A. Teixeira da, *op. cit.*, II Vol., p. 500.

aérea do atlântico sul, que terá feito esquecer da memória colectiva dos portugueses, os importantes estudos desenvolvidos por Gago Coutinho nas antigas colónias portuguesas.

A influência do seu amigo do sertão seria decisiva para o empreendedorismo comum, daí que houvesse a preocupação de um rigoroso planeamento. Assim, em 1917, voam pela primeira vez num *Farman F40*, inspirados nas primeiras aeronaves da marinha norte-americana que cruzaram o Atlântico Norte pela primeira vez. Só que, como a navegação aérea ainda dava os primeiros passos, os pilotos norte-americanos eram obrigados a usar, como referência, a posição de navios colocados a cada 60 milhas.

Gago Coutinho e Sacadura Cabral procuram obter soluções para as dificuldades de uma navegação aérea astronómica, não se esquecendo que a velocidade do aparelho obrigava à prontidão nos cálculos. Como achar, então, a definição da linha do horizonte a uma altura normal de voo, ou por outras palavras, como medir a altura de um astro sem o horizonte de mar visível, sendo que a velocidade do avião exigia rapidez nos cálculos a efectuar?

Para ajudar à navegação por estima, houve a necessidade de encontrar uma solução que permitisse calcular graficamente o ângulo entre o eixo longitudinal da aeronave e o rumo a seguir, considerando a intensidade e direcção do vento que perturbava o movimento do aparelho em relação ao solo “*e o plano de referência para a medição das alturas dos astros*”²⁵, dispensando o desenho em pleno voo, e ultrapassando dificuldades de ordem geométrica causadas pela medição do abatimento ou deriva do avião, que vai sucedendo durante a rota do mesmo, entre duas etapas. O nome do invento começou por ser apelidado, pelos dois amigos, por “Plaqué de abatimento” convertendo-se depois em “Corrector de Rumos” que foi apresentado em Paris, no primeiro Congresso Internacional de Navegação Aérea em 1921. Este mesmo foi adoptado por diversas aviações europeias.

Quanto aos problemas causados pela invisibilidade da linha do horizonte do mar, Gago Coutinho produziria uma revolução na navegação aérea com a criação de um Sextante, com horizonte artificial através de um nível de bolha de ar e de um espelho auxiliar para reflectir a imagem da mesma,²⁶ a que Gago Coutinho deu o nome de “astrolábio de precisão”. Era provido de um sistema de iluminação eléctrica do nível de bolha, acrescentado por Jorge Castilho, que permitia fazer observações nocturnas. Apesar de, segundo tese de Pinheiro Corrêa, ter sido copiado por empresas francesas e inglesas²⁷, Gago Coutinho nunca pretendeu “tirar quaisquer proventos de ordem material”.

Gago Coutinho sabia da dificuldade em aplicar no ar os mesmos sistemas de cálculo aplicados no mar, daí que o aperfeiçoamento do Sextante levasse ao fabrico de um novo, pelo construtor alemão C. Plath com o nome de “System Admiral Gago Coutinho”, sobre o qual diria:

“O Sr Plath está livre de o modificar, como o seu estudo lhe aconselhar, e de o vender a quem entender, porquanto o meu sextante caiu no domínio público”.

²⁵ SOARES, António Silva, *A Extinção da Aviação Naval*, Revista da Armada, Nº 356, Ano XXXII, Lisboa, Agosto, 2002.

²⁶ Inspirado também na ideia do horizonte artificial de Santos Dumont.

²⁷ *La Precision Moderne e Henry Hughes & Son*.

A fase experimental de medições das alturas do sol e de outros astros viria a ocorrer em variadíssimos locais, a saber:

- Terraço da sua casa apresentado
- A varanda do Ministério das Colónias
- O Centro da Aviação Marítima
- O Observatório da Escola Politécnica.

Em Julho de 1919, o jornal “O Século “ dava notícia da invenção de Gago Coutinho. Invenção essa que se tornara fundamental a quem procurava explorar os ares. O Comandante Phillip Van Horn Weems que reconhecera a necessidade destes novos tipos de instrumentos.

“One such device was the bubble sextant. Proven practical by Portuguese Admiral, Gago Coutinho, in 1921, aviators could use these instruments without having to see the horizon. This was important because poor visibility often made viewing the horizon difficult to impossible.”²⁸

Faltava agora colocar em prática os inventos, e é assim que se prepara a viagem de 1921, entre Lisboa e Funchal, não sem antes testar o seu sextante, em pleno voo, até ao Cabo da Roca.

Em 1920, Sacadura Cabral deslocara-se a Inglaterra no sentido de adquirir material para a Aviação Naval. Sugeriu então a obtenção de dois hidroaviões bimotores Felixtowe-F3 com os números 4017 e 4018. Hidroaviões esse que iriam ser adaptados para realizar a viagem indicada, recaindo a escolha no aparelho de matrícula 4018.

A 22 de Março de 1921 saem da doca do Bom Sucesso e chegam ao Funchal passadas 7h40m. A tripulação era constituída, para além de Sacadura Cabral (como comandante e piloto) e Gago Coutinho (como navegador), por Ortins Bettencourt (2º piloto) e Roger Soubiran (mecânico).

Durante a viagem de 530 milhas, foi possível testar quinze cálculos de rectas de altura e várias observações da força e direcção do vento. Apesar de estar planeado o regresso na mesma aeronave, esta aquando da descolagem bate nas ondas com um dos flutuadores abrindo um rombo e permitindo assim a entrada de água até à câmara das bóias de fumo, seguindo-se um incêndio que neutraliza por completo o aparelho.

Considerava Gago Coutinho que os métodos de navegação aérea “eram os suficientes para demandar com exactidão qualquer ponto afastado da terra, por pequeno que fosse, recurso este que se tornava muito essencial numa projectada viagem aérea de Lisboa ao Brasil”.

E assim entre 30 de Março e 17 de Junho de 1922 fez-se história com a Travessia Aérea, entre Lisboa e o Rio de Janeiro. Tratava-se de uma viagem que recolhia um mediatismo não muito comum para a época. Foram escolhidos hidroaviões Fairey que por limitações financeiras não puderam ser bimotores, como se pretendia inicialmente. Infelizmente outro problema que viria a surgir nos aparelhos seria o do consumo excessivo de combustível.

²⁸ <http://www.captainsnautical.com/17456/a518/Articles-of-Interest/Page-2.html>

A Marinha deu apoio à travessia através dos seguintes navios: cruzador “República”, aviso “5 de Outubro”, canhoneira “Bengo” e o cruzador “Carvalho Araújo”.

A viagem era composta por quatro etapas:

- Lisboa - Las Palmas
- Gando - São Vicente
- Praia - Penedos de S. Pedro e S. Paulo
- Fernando de Noronha – Recife

Gago Coutinho levava consigo um exemplar dos “*Os Lusíadas*” de 1870. Serviria de estímulo para as 4527 milhas de trajecto que percorrera em 62 horas e 26 minutos e para as 308 medidas da altura do sol que executara com Sacadura Cabral.

A viagem de doze horas sobre o atlântico, para depois avistarem os Penedos de S. Pedro (pertencentes ao Brasil), referência diminuta, tornou a amarragem muito complicada e a perda do “Lusitânia”. Aí permaneceram à espera de ajuda durante nove horas, ajuda essa que seria prestada pelo cargueiro inglês Paris City.

A viagem custou a perda de dois hidroaviões e a chegada ao Rio de Janeiro concretizou-se com um terceiro aparelho que foi baptizado pela esposa do presidente brasileiro Epiácio Pessoa de Santa Cruz e que se encontra actualmente no Museu de Marinha.

A chegada ao Brasil foi apoteótica. Recebido pelo Presidente da República e pelo Governo Brasileiro, sucederam-se as homenagens e as conferências. A loucura instalara-se por todo o Brasil, desde o Recife passando por Salvador e Porto Seguro (estado da Bahia), de Vitória (estado do Espírito Santo) até ao Rio de Janeiro. Onde já antes se havia apresentado, no parlamento, um projecto lei concedendo 60 contos de réis à viagem transatlântica, até São Paulo onde a comunidade portuguesa se tinha proposto a entregar quantia de 100 contos de réis, mas já outras verbas haviam sido disponibilizadas pela Cidade do Porto, na quantia de 437 48\$76, “muito superior às expectativas da Comissão”.

A própria marinha Norte Americana, através do seu Secretário Edwin Denby, envia um telegrama de felicitações ao Ministro da Marinha de Portugal, pelo sucesso da primeira viagem aérea realizada no Atlântico Sul.

As reacções paternas foram extraídas a muito custo, e só por insistência do Jornalista e em resposta à pergunta se se esperava que a expedição tivesse sucesso diria:

“Espero, espero sempre... mas olhe que o meu filho nunca quis comendas... quis sempre andar de peito descoberto. Aceitou a comenda de Cristo, quando foi à Madeira, por ser a comenda de Cristo. Ainda ontem lhe escrevi uma carta para o Rio de Janeiro” para logo de seguida terminar explicando “Mas, afinal, quem fez a viagem foi ele e não eu, e, por isso nada tenho que lhe dizer...”²⁹

Escrevera ao seu Pai a 28 de Maio de Fernando de Noronha comunicando:

“Meu querido Pai:

Ainda aqui estou demorado à espera do novo aparelho para irmos finalmente para a costa. Ultimamente, quando era já mais fácil, é que tem havido mais desastres.

²⁹ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, pp. 6-7.

Enfim, esperemos que o terceiro avião cá chegue.
 Abraça-o o seu filho muito amigo
 CARLOS”³⁰

Em 1924 e em 1930 participou no II e III Congressos Coloniais Nacionais onde levou propostas de trabalho para a organização da aviação nas colónias, reconhecendo a importância do levantamento topográfico aéreo nos “territórios ultramarinos”.

Em 1925 é nomeado Presidente da Comissão de Cartografia, na qual viria a ter um papel capital durante a missão geográfica de Moçambique e na solução final da fronteira luso-belga, na região do Dilolo. Estaria à frente da mesma Comissão até esta se transformar em Junta das Missões Geográficas e Investigações Coloniais (em 1936)³¹, da qual seria o seu primeiro Presidente.

Data desse ano um projecto seu de construção de um aparelho quadrimotor (em voo só necessitaria da utilização de dois motores) de três asas com uma fuselagem de 8 metros de largura por 25 de comprimento e três de altura, atingindo uma velocidade de 100 milhas por hora. Teria cerca de 50 toneladas, com asas móveis “para facilitar o poiso”, sendo a deslocação efectuada por meio de uma placa férrea. Nas pontas das asas colocavam-se além de ailerons, turbinas eléctricas que por sua vez também seriam colocadas na ponta da cauda para evitar baixas de velocidade. O seu reabastecimento seria realizado em pleno voo por aviões tanques. Quanto à configuração interior, foram pensados dois compartimentos, um inferior com capacidade para 25 passageiros, outro superior com duas torres de observação para navegadores. Seria uma navegação de precisão, mas de estima devido ao facto do peso tornar a agulha magnética tão estável como na navegação marítima.

O avião deveria ter capacidade para possuir um salão com 2,5 metros de altura por 6 metros de comprimento e 8 de largura e os porões uma capacidade para transportar até 10 toneladas de carga.

No ano seguinte torna-se Director Honorário da Aeronáutica Naval Portuguesa³² e vogal do Conselho Superior das Colónias. Em 1927, a convite do governo italiano, representa Portugal no IV Congresso de Navegação Aérea em Roma³³, onde intervém, opondo-se a: “uma memória que tratava da navegação em geral sem apresentar processos novos, foi um belo pretexto para chamarmos a atenção do Congresso para as modificações dos processos investigados e experimentados pelos portugueses e publicados em Portugal, Brasil, Espanha, Itália, França, Inglaterra e Estados Unidos.

³⁰ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, p. 8.

³¹ (...) era assaz vaga enquanto organismo consultivo de investigação destinado ao estudo dos problemas relacionados com a geografia política e ao prosseguimento de um plano de investigação científica nas colónias. No essencial, não se afastava do formato da Comissão de Cartografia, tanto na esfera política e diplomática, como na articulação com a tutela ministerial. No entanto, com a Junta nasceu um novo impulso que se traduziu nos anos imediatamente seguintes na criação de novas missões científicas às colónias e relançamento de outras já existentes. In UM OLHAR SOBRE OS PRIMÓRDIOS DA INSTITUIÇÃO QUE ANTECEDEU O ACTUAL IICT – O papel do Almirante Gago Coutinho – Maria da Conceição Rodrigues <http://www2.iict.pt/?idc=102&idi=13712>.

³² E não Academia Naval Portuguesa como erradamente tem sido referida.

³³ Juntamente com o então Capitão Navegador Jorge de Castilho e o Professor José Lobo de Ávila Lima.

Essa memória duvidava dos resultados que se podiam obter a bordo dos aviões com os sextantes de horizonte artificial.

Só se falava num sextante alemão e noutra inglês. Apresentei o sextante português construído na Alemanha, na casa Plath, cujos bons resultados os portugueses conhecem. Tínhamos nas mãos aquele com que, de facto, se fizera a travessia do Atlântico, a bordo do ARGOS, e que serviu para navegar de noite, inovação que era desconhecida do Congresso” O futuro viria a dar-lhe razão.

Em 1928 é escolhido pelo Ministério da Guerra para presidir à comissão encarregada de reorganizar os serviços geográficos, cadastrais e cartográficos e no ano seguinte torna-se no primeiro presidente da Junta de Educação Nacional, antecessora do actual Instituto Camões. É ainda indicado para ser vogal de uma comissão que se incumbiria de analisar a futura fixação de um aeroporto nos Açores, e da navegação aérea nas colónias. É delegado, pelo respectivo Ministério, para proceder a estudos cartográficos em França, Itália e procurar no Brasil em 1931, documentação do contribuísse para uma melhor compreensão da História da Cartografia Portuguesa.

Dois anos depois torna-se membro da comissão organizadora do futuro Museu da Marinha e em 16 de Junho de 1933 viria a fazer parte da “comissão encarregada de proceder ao estudo do projecto do monumento ao Infante D. Henrique, em Sagres”³⁴ Durante a tomada de posse, Gago Coutinho considerou que o monumento devia ser visto do oceano, entendendo que o mesmo não podia ser apenas constituído pelo Infante mas por um conjunto simbólico, possivelmente uma caravela.³⁵

Uma das suas preocupações relativamente ao Museu da Marinha era “ver as famosas e históricas galeotas em risco de virem a apodrecer, pois se encontram em precárias condições de conservação”.³⁶

No início da década de 30 é convidado pela companhia aérea alemã Dornier para fazer parte da tripulação do enorme hidroavião Do X como co-navegador, numa viagem à América do Sul.

A 15 de Janeiro de 1931, a revista norte-americana TIME dava a seguinte notícia: “The horseshoe that hangs in the navigation room of the great Dornier flying boat DO-X finally justified its presence last week when the ship roared across the South Atlantic and landed prettily at Natal, Brazil. It was seven months after she had set out from Lake Constance. Switzerland. The flight from Bolama, Portuguese Guinea, West Africa, whither the boat bestirred itself a month ago. was made in three jumps: a short one to the Cape Verde Islands where it remained nearly a week; a long and creditable one (1,400 mi.) to Fernando Noronha Island, 200 mi. off the Brazilian mainland; and an easy hop to Natal, strategic point for many a transatlantic flight. Besides Capt. Friedrich Christiansen the DO-X carried twelve persons, including the Portuguese Admiral Gago Coutinho.”³⁷

³⁴ *Diário do Governo*, II Série, 16 de Junho 1933.

³⁵ SAIAL, Joaquim, *Estatuária Portuguesa dos Anos 30, 1926-1940*, Lisboa, Livraria Bertrand, 1991.

³⁶ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, p 16.

³⁷ <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,846904,00.html>

E a 1 de Junho publicava:

“There last week Admiral Gago Coutinho of the Portuguese Navy (who in 1922 made the first flight from Europe to South America) and the five other passengers withdrew from the party to lighten the load. Personnel of the DO-X now numbers 13. She will when she can hop.”

Dessa viagem haveria de elaborar um relatório detalhado fazendo críticas e apontando soluções³⁸, aproveitaria ainda para desenvolver os seus estudos:

“Durante a viagem do «DO.X» tive ainda ocasião de praticar em navegação astronómica, recorrendo ao processo geral, que há dez anos venho preconizando, qual é o de levar de terra, preparada, uma parte do cálculo do *ponto*, combinando as constantes para o dia da viagem e a latitude provável (...) Ser-me-ia agradável ter conhecimento das objecções que elas merecerem aos técnicos alemães, assim como ter, em qualquer ocasião, oportunidade de apreciar o resultado prático das sugestões que acabo de fazer”.

Em 1932 participa no I Congresso Internacional dos Aviadores Transoceânicos, onde receberia rasgados elogios do famoso General italiano Italo Balbo.³⁹

No ano seguinte efectuou diversos projectos hidrográficos em Timor, voltando a Moçambique com o propósito de ultimar trabalhos geográficos. Passa à situação de reserva da marinha, por sua solicitação, a 3 Agosto de 1934.

O seu interesse pela história da náutica dos descobrimentos adensa-se e toma forma nos seus múltiplos escritos que dão um novo impulso à historiografia da expansão, de que mais adiante nos referiremos.

Consta que terá sido procurado no sentido de se vir a tornar Ministro, até pelas respostas por ele produzidas, tendo recusado a proposta por “falta de disposição, conhecimentos técnicos, força física” entre outras coisas. Ainda que mais tarde tivesse referido:

“agradeço, tenho a dizer que sempre fui nacionalista e liberal e tanto que nunca me filiei em partidos para ser mais livre de pensar, contra ou a favor dos governantes, o que hoje continuo fazendo (...) sem que -por isso deixe de me confessar mais democrático que autoritário”.

Na capa do Domingo Ilustrado de 22 de Novembro de 1925, aparece a sua imagem seguida do seguinte comentário: *Um sábio ou um político na Presidência da Republica? O glorioso almirante, indigitado para a Presidência, está tão longe de a aceitar como do firmamento que ele mede com o seu aparelho... O seu bom riso é a melhor resposta aos pedidos dos políticos, os quais não conseguirão mais do que, como na estampa, “Vê-lo por um óculo...”*

Gago Coutinho seria presidente honorário da Comissão de Propaganda da Armada⁴⁰

Em 1936 fez parte da comissão organizadora do I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo e da Comissão Orientadora da Exposição Histórica da Ocupação. Três anos depois passa à reforma na marinha.

³⁸ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, pp. 359-363.

³⁹ Ministro da Aeronáutica e Governador da Líbia. Enquanto piloto dirigiu duas travessias aéreas no Atlântico posteriores a Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

⁴⁰ FIALHO, Gabriel Lobo, “Maurício de Oliveira Grande amigo da Marinha” in *Revista da Armada*, nº 334, Ano XXIX, Lisboa, Agosto, 2000.

Em 1942, durante as comemorações do 20º aniversário da I Travessia Aérea do Atlântico Sul, Gago Coutinho, em tom de desabafo diria que “parece-me que, passados vinte anos, é bom que deixem o velho tranquilo, como o fez o Ministério das Colónias, que se viu livre de mim, ficando-me até a dever cinco contos de legítimos vencimentos. (...) De modo que, à vista deste critério, eu, comparecendo em festas de homenagem, pareceria tê-las procurado como compensação. Ora, pelo contrário, eu agora só desejo ser totalmente esquecido, tanto como o fui apesar dos meus trabalhos como geógrafo das colónias.”⁴¹

De alguma forma Gago Coutinho manifestava mágoa e indignação pela falta de reconhecimento pelos seus trabalhos no campo da geodesia. O que não era novidade, já que três anos antes, aquando da questão do Dilolo relatara:

“Pessoalmente, aborrece-me que este meu patriótico serviço tenha sido esquecido por muitos portugueses, a ponto de eu me ter visto obrigado a abandonar os serviços geográficos do Ministério das Colónias, especialidade em que me ocupei durante quase quarenta anos, e em cinco das oito colónias portuguesas. O que pode dar ao público a impressão de que eu errara no Dilolo.”⁴²

O Governo, através do Ministério das Colónias, ainda pretendeu emendar a situação ao entregar-lhe a Grã-Cruz da Ordem do Império, dois anos depois, mas este não abdicando dos seus princípios no discurso proferido durante a cerimónia disse:

“E eu, como colonial, duplamente aprecio esta grande honra, por se tratar de um gesto partido de uma pessoa que particularmente aprecio. Porque S. Ex.^a rompeu com a tradição do Governo só político, que dirigia as Colónias do Terreiro do Paço, por assim dizer teoricamente.”⁴³

Faltava agora colocar em prática algumas das suas ideias sobre as viagens dos descobrimentos dos séculos XV e XVI, sobretudo experimentar de forma empírica os instrumentos de navegação e o estudo das derrotas.

O saber acumulado ao longo dos anos em navios de vela, permitira-lhe conhecer os ventos e correntes por onde haviam passado as caravelas e confirmar *in loco* a veracidade, ou não, das afirmações produzidas pelos nossos cronistas.

Reconstituir as viagens e procurar resultados, nomeadamente a rota de Pedro Álvares Cabral, levaram-no, com a idade avançada de 74 anos, a empreender uma viagem a bordo do navio “Foz do Douro” durante 105 dias, com a ajuda de um astrolábio idêntico ao que se empregava no século XV. Estabeleceu comparações com os resultados alcançados em sextantes e cronómetros, com auxílio de sinal de rádio.

Embarcou em Santos, a 21 de Dezembro de 1943 e desembarcou em Leixões, no dia 31 de Março de 1944. Á chegada terá dito em entrevista a Norberto Lopes que:

“Precisava de vir, mas não tinha pressa...Gosto mais de viver hoje no Brasil do que em Lisboa”.⁴⁴

⁴¹ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, p. 33.

⁴² Idem, *ibidem*, p. 14.

⁴³ Idem, *ibidem*, p. 37.

⁴⁴ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, p. XXXIV.

Não se pense contudo que tal se devia a alguma amargura pelo País, mas sim o fascínio pelo Brasil e pela sua vida cosmopolita de que tanto fala nos seus Diários.

Concluiu que o conhecimento prático, adquirido ao longo das viagens realizadas pelos portugueses, foi crucial para o desenvolvimento da navegação astronómica. Confirmou assim que as viagens não eram fruto do acaso, mas delineadas e preparadas tendo em conta ventos e correntes marítimas, o que nem sempre correspondia à opinião da historiografia da época. Aproveitou para estudar melhor o regime dos ventos e correntes no Atlântico Norte que levava os mareantes lusos a proceder à designada por “volta do largo”, mas que na época dos Descobrimentos foi denominada “volta da Guiné” ou “volta da Mina”, por partirem da Guiné ou da Mina os navios que faziam a bordada em arco para noroeste, para ganhar a latitude de um determinado ponto da costa portuguesa.⁴⁵

Em 1946 é convidado pela Panair para a abertura da linha aérea Londres-Lisboa-Rio de Janeiro, para a inauguração do voo Rio de Janeiro- Santiago do Chile⁴⁶ e ainda para a travessia atlântica de 21 horas de voo sem escalas, em finais de 1953. Dois anos depois é a vez da TAP o convidar a efectuar o voo experimental para o Brasil.

Homem de hábitos levantava-se às 6 da manhã, fazia ginástica, tomava café, ia à missa e raramente regressava depois das 22.00h. Só usava colchão de crina.

Em 1948, encontrando-se hospitalizado, por ter fracturado parte da ponta inferior da tibia quando atropelado por um carro de luzes apagadas, aproveita para escrever “Como Nasceu o Aeroplano” em reacção as afirmações do piloto Matias Arrudão na obra “Pequena história da aviação” e em defesa de Santos Dumont.

Em 1950 é eleito Vice-presidente da Federação Aeronáutica Internacional e quatro anos depois é convidado, pelo Coronel Pinheiro Corrêa, para fazer parte de uma comissão com vista à criação de um futuro Museu do Ar e a representar, a mesma, em audiência com o Chefe de Estado. O que recusou por solidariedade ao seu antigo camarada e amigo, Jorge Castilho entretanto já falecido, que considerava ter sido tratado com desprezo pelo estado português. Cinco anos depois não se esqueceria de afirmar:

“Enquanto não pagarem à viúva do Castilho a justa pensão de sangue, eu não falarei mais com qualquer representante do Estado”.

Em Junho de 1958, chegava Gago Coutinho de mais umas das suas viagens ao Rio de Janeiro, quando é recebido pelo Presidente da República, Américo Tomás, pelo Ministro do Ultramar e interino da Marinha, Raul Ventura e ainda pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Guerreiro de Brito. Vinha a bordo do Paquete Vera Cruz, o mesmo que o transportara seis anos antes, na sua viagem inaugural até ao Brasil, enquanto seu passageiro de honra. Ao descer a escada de portaló, vinha apoiado pelo seu amigo, o Comodoro Sarmiento Rodrigues.

À sua espera, na Gare Marítima da Rocha do Conde de Óbidos, tinha um batalhão de Marinha a prestar-lhe honras militares pela sua recente promoção na Assembleia Nacional, ao posto de Almirante, com distinção. Passou em revista a formatura e comentou que *continuava ainda a ter alma de tenente*.

⁴⁵ Albuquerque, Luís de “A arte de navegar”, in *Colóquio/Ciências*, nº 5, Lisboa, Mai.-Ago, 1989, p. 71-82.

⁴⁶ 1951.

Esta promoção testemunhada pelo Vice-Almirante Sarmiento Rodrigues revela que Gago Coutinho só aceitaria a mesma caso não fossem “ aumentados os seus vencimentos; mas que nem essa condição fosse tornada pública”.⁴⁷

Mas a humildade com que se apresentava, que poderá hoje parecer-nos desconcertante, fazia parte do seu carácter, como é testemunhado aquando da entrega da grã-cruz da Ordem do Império já referida:

“Eu não a poderia conquistar sozinho, como seria trabalhando comodamente, de poltrona, no meu gabinete. Nem brilhei no comando de navios ou dirigindo operações militares. Todo o sucesso das missões geográficas, em que entrevi, foi devido à dedicada cooperação daqueles que me acompanharam nesse serviço colectivo, em que os adjuntos não obedecem mas colaboram.

(...) Falta aqui, também, a representação dos capatazes e carregadores nativos, que tão pacientemente me ajudaram e, por vezes, me aturaram o mau humor, provocado por contrariedades do tempo ou da terra. Sofremos frios e calores. Transportavam cargas de manhã até à noite, armavam-me a barraca, cozinhavam e, até, apontavam os heliógrafos, às vezes isolados no alto de algum monte. E obedeciam-me cegamente, apesar de nos não impormos pelo brilho das fardas ou das espadas, nem pelas baionetas de soldados. Certo, eu tinha armas, mas vinham nas mãos deles. Não éramos respeitados pela força, mas pelo prestígio do nosso persistente trabalho, simbolizado na pacífica bússola, que levávamos na mão (...)Pessoalmente, a elas dediquei metade da minha vida. Por lá corri milhares de léguas, cansei da vista, embranqueceram-me os cabelos, envelheci. Com aqueles meus companheiros palmilhei praias, subi rios e montes, e reconhecemos as terras até ao seu extremo interior, as fronteiras.”⁴⁸

Para a seguir aconselhar aqueles que pretendessem seguir os seus passos:

Passei os últimos 30 anos assim: já navegando no mar à vela e a vapor, já fazendo geografia em viagens coloniais, fronteiras e geográficas: vivi assim mais de 6 anos em barraca de lona, seis meses em carro boes, alem de bastantes anos embarcado (...) Mas, para essa vida, a par de uma preparação técnica real, é preciso ir preparado para uma vida de incomodidades e com recursos para lhe fazer face: ser indiferente a comer mal, beber água dos rios(e não do luso!) passar privações, andar roto e mal calçado, apanhar muito frio ou muito calor.

Saber alguma coisa do ofício de pedreiro, carpinteiro, serralheiro, fazer fotografia, concertar botas! Ser homem de sport, (...) satisfazer as exigências de herói de fita animatográfica americana; montar a cavalo, mula ou burro; andar bem; trepar bem a picos ou árvores; não sofrer de vertigem; governar barcos, nadar, mergulhar, lutar, atirar. Não ter medo de voar em aeroplano (...) E ao mesmo tempo ter delicadeza de mãos para o desenho de precisão, para rectificar teodolitos e micrómetros, pôr fios de aranha em retículos, apontar óculos: ter cuidado e paciência para calcular astronómios.

⁴⁷ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, XXI.

⁴⁸ Idem, *ibidem*, pp. 37-38.

Estar pronto a viajar em barcos de vela aberta, em rápidos ou no mar... ter em fim uma ponta de aventureiro...⁴⁹

A propósito da sua permanência em África, dirá anos mais tarde (1958) que:

“Pessoalmente, eu admirei Santos Dumont, antes de o conhecer em pessoa. Suas aventuras aéreas eram-me relatadas pelo semanal francês “Vie au grand-air”, quando há meio século eu trabalhava no sertão africano, como geógrafo (...) Em 1922, S. Dumont ofereceu-me, como ao seu colega experimentador, aqueles dois instrumentos, com os quais procurava demonstrar praticamente o poder da orientação do Avião no Ar - semelhante àquele que - há séculos - os “Pilotos lusos” revelaram ao Mundo, no alto mar. O seu Cronómetro aqui está, ao passo que seu sextante, que serviu também a seus estudos de Navegação, já o ofereci ao Museu de São Paulo, estudos em que ele nos precedera.”

A amizade construíra-se entre dois homens que se admiravam por colocar em prática os seus sonhos. Partiu de Gago Coutinho a ideia de um monumento em homenagem ao seu amigo Sacadura Cabral, ainda em vida.

Não esqueceria o seu amigo, aliás são constantes as referências que faz nos seus inúmeros Diários e em entrevistas como se pode verificar pelas seguintes palavras:

«Passados vinte anos, eu, como português, sinto grande prazer em ver recordado um acontecimento que agitou profundamente todos os portugueses. Mas não esqueço que, nesse acontecimento, o meu papel foi secundário. Foi seu criador o comandante Sacadura Cabral; e a realização deveu-se ao Ministro da Marinha, ao Governo, e ao presidente António José de Almeida. Nela influiu, também, o facto de o projectarmos no ano em que o Brasil comemorava o centenário da sua elevação a Império independente.»⁵⁰

Estima-se que o velho Almirante terá durante o percurso da sua vida navegado 30837 milhas.

Gago Coutinho nunca haveria de esquecer o seu Pai, considerando-o também um aventureiro. Diria com alguma tristeza que “Lá partiu para Luanda, no Zaire, meu pobre pai. Ia animado. Com 89 anos, ainda a lutar pela reforma. Eu iria, mas desesperado! Mas, enfim, vai à terra onde, só de uma vez, passou 33 anos, seguidos. Claro que o ajuda e ajudarei como puder. Para mais, os seus 80 escudos de reforma, antigamente 10 libras, são hoje menos de 4!”⁵¹

Já com a sua saúde frágil, resolve actualizar o seu Testamento⁵², um ano antes. Na parte final do mesmo deixaria instruções precisas de como pretendia ser sepultado:

“Aqui confirmo minha vontade de ficar junto dos meus Pais, no Cemitério da Ajuda, sahindo o corpo, não de casa mas da capela do Arsenal. O caixão, de pinheiro será pobre, para caber no jazigo, onde já está o meu nome. Vestir-me-ão os calções e casaco de caki, como atravessei a África. Tudo pobre, como nasci. Aliás nunca almirante a valer, mas autentico geógrafo de campo.”

⁴⁹ S.G.L. *Res.* Apontamentos de Gago Coutinho Ms 1933/1956.

⁵⁰ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, p. 35.

⁵¹ Idem, *ibidem*, p. 43.

⁵² Todo o espólio deixado pelo Almirante foi inventariado pelo autor, uma vez que os inventários anteriores estavam incompletos, truncados e com informações cruzadas.

Homem escrupuloso nos seus pagamentos, nada ficava a dever e fazia questão de não ser tratado de forma diferente, desejando pagar o mesmo que outros. Tal como diz Assis Chateaubriand em 1939:

«Há um facto que define Gago Coutinho entre os mais dedicados patriotas brasileiros que ainda existem. Nestes dezassete anos, ele já veio, espontaneamente, treze vezes ao Brasil, à sua custa. Viaja e aqui se hospeda com o dinheiro do seu próprio bolso. Não aceita hospedagem de quem quer que seja, brasileiro ou português.»⁵³

Sempre um óptimo financeiro quando de forma inteligente aplicava o seu dinheiro em acções e investimentos que tinha a certeza de serem boas aplicações de que ainda hoje são garantia da sustentabilidade da Sociedade de Geografia de Lisboa, a quem legou parte dos seus capitais.

Ainda hoje o nome de Gago Coutinho é referência na história da aeronáutica, quer pela primeira travessia aérea do Atlântico quer pelo seu Sextante adaptado, mas foi muito mais do que isso... Geógrafo, Historiador, Matemático, Comandante, Navegador, Marinheiro... Chegou a redigir argumentos que não chegaram a passar à película cinematográfica, por ausência de verbas.

Por proposta do Aero Club de Portugal, é atribuído o nome do Almirante Gago Coutinho à Avenida que liga a Praça do Areeiro ao Aeroporto de Lisboa.

Uma parte muito substancial do seu espólio reside na Sociedade de Geografia de Lisboa que foi preservado pelos seus dois anteriores conservadores da Biblioteca, Alexandre Marques Pereira e Joaquim Pinto Oliveira elogiados pelo saudoso Almirante Teixeira da Mota, mas a necessitar de uma nova disposição museológica.⁵⁴

O Brasil não esquece Gago Coutinho e no Grande Hotel OK no Rio de Janeiro, onde sempre se hospedou no quarto 1608⁵⁵, está uma placa em bronze com o seu nome.

Na escadaria, em seu primeiro lanço, encontra-se o “Relicário da Saudade”, homenagem póstuma a Sacadura Cabral, o realizador com o Almirante Gago Coutinho, da primeira travessia aérea Lisboa-Rio. Contém páginas em pergaminho com os autógrafos de Pio XII, D. Manuel II, de Portugal, D. Afonso XIII, de Espanha, do Rei Alberto I, da Bélgica, assinaturas de muitas outras altas personalidades, inclusive as sentidas palavras do próprio Gago Coutinho a referir-se “ao seu camarada Sacadura Cabral, morto no acidente com o seu avião Fokker”, de cujos destroços ali figura um pedaço envolto em cartão de ouro. Na mesma escadaria encontram-se ainda o busto do Conselheiro J. O. Sá Camelo Lampreia, antigo Ministro de Portugal no Brasil, um artístico candeeiro em ferro trabalhado, os bustos de Gago Coutinho e do escritor e jornalista Paulo Barreto (João do Rio).⁵⁶

⁵³ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, p. 45.

⁵⁴ Em Outubro de 1937, Gago Coutinho oferece à Sociedade de Geografia de Lisboa um conjunto de cartas e outros documentos «relativos às viagens do explorador, oficial do exército Serpa-Pinto, que obteve por favor do livreiro José dos Santos (...), in *Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. I, 4.ª secção, Lisboa, Ministério das Colónias, 1938, pp. 379-387.

⁵⁵ Antes hospedava-se no Palace Hotel que foi demolido.

⁵⁶ <http://www.realgabinete.com.br/htm/acervo.htm>

Parte, não sem antes ter previsto a futura ocupação da Índia Portuguesa pela União Indiana pela importância por ele considerada relativamente ao “Porto de Mormugão, as minas de ferro, a posição estratégica mais do que quaisquer ideias”⁵⁷

Carreira militar, lista de promoções

Aspirante da armada (30 de Outubro de 1886)

Guarda-marinha (21 de Janeiro de 1890)

Segundo-tenente (7 de Março de 1891)

Primeiro-tenente (26 de Outubro de 1895)

Capitão-tenente (7 de Fevereiro de 1907)

Capitão-de-fragata (26 de Junho de 1915)

Capitão-de-mar-e-guerra (9 de Dezembro de 1918)

Contra-almirante (30 de Março de 1922 com distinção)

Vice-almirante (17 de Agosto de 1932)

Almirante (22 de Abril de 1958 por resolução da Assembleia Nacional com distinção saindo em Decreto de 26 de Maio desse ano).

Algumas das Instituições a que pertenceu

Academia das Ciências de Lisboa

Academia Portuguesa da História

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

Sociedade de Geografia de Lisboa

Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro

Grande Oriente Lusitano

Federação Aeronáutica Internacional

⁵⁷ CORRÊA, Pinheiro, *op. cit.*, pp. XXII-XXIII.

PROCESSO DE ELABORAÇÃO DA ESTRATÉGIA NAVAL PORTUGUESA

Comunicação apresentada pelos académicos
António Silva Ribeiro e Sardinha Monteiro, e pelo
capitão-de-mar-e-guerra Jorge Novo Palma, em 17 de Março

1. INTRODUÇÃO

Para poder usar o mar no seu interesse, Portugal necessita de ter uma estratégia naval clara e precisa, que oriente a Marinha na edificação dos seus meios, na estruturação das suas capacidades e na realização das operações necessárias ao cumprimento eficaz da sua missão, tendo em vista a criação de valor ao País.

Face às particularidades dos meios navais, a estratégia da Marinha deve ter carácter permanente e visar o longo prazo. Também deve ser percebida, aceite e apoiada por todos os portugueses. A nós, os que na Marinha servimos o País, cumpre-nos formulá-la com lógica, operacionalizá-la com determinação e controlá-la com rigor. Porém, também devemos explicá-la de forma perceptível e inteligível. É isso que se procura com este texto.

No século passado o processo de elaboração da estratégia naval foi descontínuo e desencadeado pelos planos de rearmamento naval, elaborados sob efeito da pressão dos conflitos em que o País esteve envolvido e dos desafios colocados pelas então chamadas missões de interesse público. Por isso, as capacidades e as actividades da Marinha oscilaram entre estados de grande depauperamento, em que se atingiu uma quase inoperância, e outros de considerável robustez, em que se alcançaram níveis de adequado desempenho. Perante a iminência de ameaças graves, a transição de um estado para outro acarretou riscos enormes, várias vezes assumidos por aliados mas, quase sempre, a troco de cedências de soberania nacional. Para além disso, também obrigou a enormes investimentos financeiros, concentrados em períodos temporais muito curtos, o que impôs limitações severas a outros sectores da vida nacional.

As alterações estratégicas ocorridas no final da década de 1980 tornaram a conjuntura internacional muito instável e imprevisível, e mostraram a importância, mesmo para um pequeno país como Portugal, de possuir uma estratégia naval clara e precisa, assente em bases sólidas, que seja capaz de explicar a Marinha do presente e conceptualizar a do futuro, oferecendo uma perspectiva de contexto à sociedade, em geral, e aos militares, militarizados e civis da Marinha, em particular.

A estratégia naval, como qualquer outra estratégia, deve ser caracterizada segundo três dimensões distintas: o processo de elaboração, o contexto e o conteúdo estratégicos.

O processo de elaboração explica como, quem e quando é elaborada a estratégia naval. Dito de outra maneira, descreve como se processam a formulação, a operacionalização e o controlo das acções estratégicas.

O contexto estratégico é o conjunto das circunstâncias nas quais o processo e o conteúdo da estratégia naval são determinados. Isto é, corresponde à caracterização do ambiente estratégico.

O conteúdo estratégico é o produto do processo de elaboração estratégica. Explica a modalidade de acção estratégica da Marinha.

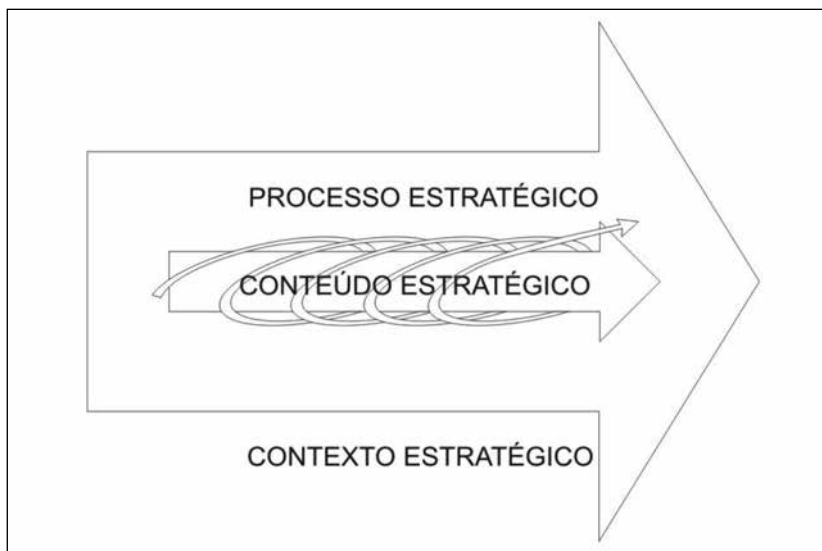


Fig. 1 – Dimensões da estratégia¹

Nesta comunicação aborda-se apenas o processo de elaboração da estratégia naval, começando por descrever os seus antecedentes, desde a publicação da Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA) – Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro. Elenam-se as várias iniciativas que foram encetadas, de forma essencialmente empírica, no sentido de melhorar o planeamento das actividades da Marinha, bem como os documentos estruturantes que foram sendo desenvolvidos para responder a necessidades efectivas. Todavia, dada a descontinuidade dessas iniciativas, em 2004 procurou-se sistematizar a elaboração da estratégia naval, reunindo a direcção e o planeamento num único processo, ligando o planeamento estratégico e a tomada de decisão a todos os níveis, e harmonizando as acções genéticas, estruturais e operacionais.

Para a consecução desses objectivos recorreu-se ao conhecimento científico existente na matéria, adoptando-se um modelo teórico de elaboração estratégica baseado no modelo desenvolvido por Hunger e Wheelen para a gestão estratégica empresarial. Entretanto, em 2009, o processo de elaboração da estratégia naval viria a consolidar-se com a utilização da metodologia *Balanced ScoreCards* (BSC) que, entre outras vantagens, veio permitir clarificar a estratégia naval existente, traduzi-la em aspectos mensuráveis, contri-

¹ Bob de Wit e Ron Meyer, “*Strategy, Process, Content, Context*”, 2ª ed., Londres, Thomson Learning, 1999.

buir para o alinhamento das iniciativas definidas na Directiva de Política Naval (DPN) e nas Directivas Sectoriais (DS) e melhorar o controlo. Nesta comunicação, descrever-se-á o modelo de elaboração adoptado para a estratégia naval, bem como os elementos essenciais das suas fases de formulação, operacionalização e controlo.

No respeitante à fase da formulação caracterizam-se com especial cuidado os componentes da política e da doutrina estratégica naval. A política naval possui um nível superior, materializado na DPN e vocacionado para o planeamento estratégico de toda a Marinha. Engloba, igualmente, um nível sectorial, reflectido nas DS e dirigido para o planeamento de actividades sectorial. A doutrina estratégica naval é explicitada em vários documentos estruturantes. Caracteriza-se por maior durabilidade, servindo como referencial para a adaptação, permanente e contínua, da Marinha às imposições ditas pelo contexto estratégico. A doutrina estratégica naval é muito útil como referencial de futuro para a Marinha e como ferramenta de comunicação estratégica, tanto interna, como externa.

No respeitante à fase da operacionalização, caracterizam-se os seus elementos essenciais, nomeadamente o planeamento, a programação e a orçamentação. O planeamento materializa-se nos planos de actividades e desenvolve-se através de programas que podem ser intersectoriais, de apoio geral, ou sectoriais. A programação, por sua vez, desdobra-se de forma piramidal, com detalhe e granularidade crescentes, em programas, projectos, sub-projectos e actividades elementares. A cada um desses elementos está associada uma contrapartida financeira, que serve de base à orçamentação.

No respeitante à fase do controlo, etapa final do processo de elaboração da estratégia naval, abordam-se as principais ferramentas empregues na Marinha para o efeito, designadamente o BSC, o *Enterprise Project Management* (EPM) e a actividade de inspecção.

2. PROCESSO DE ELABORAÇÃO DA ESTRATÉGIA NAVAL

2.1. Antecedentes

A Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, que aprovou a LDNFA, identificava parte substantiva dos documentos estruturantes das estratégias nacional e militar, definindo genericamente as suas funções e estabelecendo as respectivas relações hierárquicas. Entretanto, essa lei foi revogada pela Lei n.º 1-B/2009, de 7 de Julho, que aprova a Lei de Defesa Nacional (LDN), mas, no que respeita aos assuntos abordados nesta comunicação², este novo diploma não introduziu alterações relativamente ao estabelecido no anterior.

De entre os documentos estruturantes identificados nessas leis, salienta-se o Programa do Governo onde, entre outras, é definida a política de defesa nacional. São ainda identificados: o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN), documento determinante dos princípios reguladores das acções de defesa integral do Estado; o Conceito

² Genericamente: planeamento estratégico de defesa e documentação estruturante das estratégias nacional e militar.

Estratégico Militar, documento que estabelece os princípios reguladores das acções de defesa militar do Estado; as Missões Específicas das Forças Armadas (MIFA), onde são definidas as orientações necessárias à actuação da Marinha, do Exército e da Força Aérea; o Sistema de Forças (SF), que indica os meios necessários ao cumprimento das MIFA e estabelece as medidas fundamentais à sua edificação; e o Dispositivo de Forças (DIF), onde são definidas as medidas de vinculação geográfica dos meios para o cumprimento das MIFA. Como instrumento de materialização do SF, é identificada a Lei de Programação Militar (LPM).

Cerca de 11 anos após a aprovação da LDNFA, concretamente em 1993, foi elaborada a Directiva Ministerial para o Planeamento Militar (DMPM), cuja versão mais recente foi promulgada em 26 de Junho de 2000. A DMPM instituiu o Ciclo Bienal de Planeamento de Forças (CBPF)³, onde são estabelecidos e regulamentados os processos e actividades de planeamento que deverão ser realizados pelo Ministério da Defesa Nacional (MDN), pelo Estado-Maior-General das Forças Armadas (EMGFA) e pelos Ramos, tendo em vista a edificação do SF, através dos programas inscritos na LPM. Para além disso, a DMPM definiu as funções, o conteúdo e as relações hierárquicas dos documentos elaborados no âmbito das actividades que instituiu.

No que diz respeito à Marinha, quanto à documentação estruturante da estratégia naval, e na sequência do método de planeamento estratégico estabelecido pela LDNFA (e mantido na LDN), foi promulgado, em 7 de Dezembro de 1988, um Conceito Estratégico da Marinha⁴. A DPN, cuja primeira edição data de 7 de Outubro de 1991 (Directiva n.º 7/91), foi criada como elemento de activação do Plano Integrado das Principais Actividades da Marinha (PIPAM), promulgado pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) em 24 de Janeiro de 1992. O PIPAM identificava os principais planos elaborados nos sectores do material, do pessoal, das finanças e operacional da Marinha, além de calendarizar as respectivas fases de formulação e operacionalização.

Quanto ao planeamento naval, para além do PIPAM, em 1995 foram instituídas as inspecções administrativas de diversos níveis, com o objectivo de controlar as formas de actuação das unidades, estabelecimentos e órgãos da Marinha, no cumprimento das suas missões. Em 1996 foi elaborada a primeira versão do estudo “Contributos para o Planeamento de Forças da Marinha”, que indica as medidas necessárias à criação e geração de meios navais, e engloba os planos estratégicos genéticos correspondentes. Este estudo sofreu uma actualização em 1998. Para além dos planos de actividades sectoriais

³ Tentativamente harmonizado, em termos de acerto temporal, com o “*Force Goal Cycle*”, no âmbito do planeamento estratégico da NATO.

⁴ Foi elaborado com a classificação de segurança “secreto”. Este conceito surgiu na sequência de um documento intitulado Planeamento Estratégico da Marinha, promulgado em 28 de Março de 1983, que actualizou uma versão idêntica produzida em 1982, elaborada após a aprovação da LDNFA e da Directiva 1/82 do CEMGFA, que continha normas para o planeamento de forças, extensivas ao período 1983/87. Nesta época tentou realizar-se um esforço de actualização anual do planeamento, que em 1984 foi abandonado em benefício da elaboração de um dos seus elementos constitutivos: o Conceito Estratégico da Marinha. O documento intitulado Planeamento Estratégico da Marinha possuía a seguinte estrutura básica: introdução; estudo da situação estratégica; avaliação das ameaças; conceito estratégico naval; meios necessários; anexos relativos à missão e tarefas e às áreas militares para efeitos operacionais.

indicados no PIPAM, desde a sua instituição têm sido desenvolvidos planos, programas, projectos e actividades aos mais diferentes níveis da Marinha. Em 2003 foi criado um grupo de trabalho com a missão de proceder ao estudo detalhado do modelo de avaliação de desempenho da Marinha e das respectivas métricas ou indicadores, conducentes ao levantamento de requisitos do Sistema de Informação de Apoio à Gestão da Marinha (SIAGM). Esta iniciativa acabou por colidir com os desenvolvimentos relativos ao Sistema Integrado de Gestão da Defesa Nacional (SIG-DN), o que levou ao seu congelamento. Também surgiram em 2003 as primeiras DS, que detalham, para cada sector, os objectivos e as linhas de acção definidos na DPN. Como principal instrumento de controlo do estado de execução dos objectivos determinados, tanto na DPN como nas DS, foi desenvolvida, em Janeiro de 2004, uma aplicação informática destinada a acolher e processar os relatos sobre os estados de concretização das acções associadas.

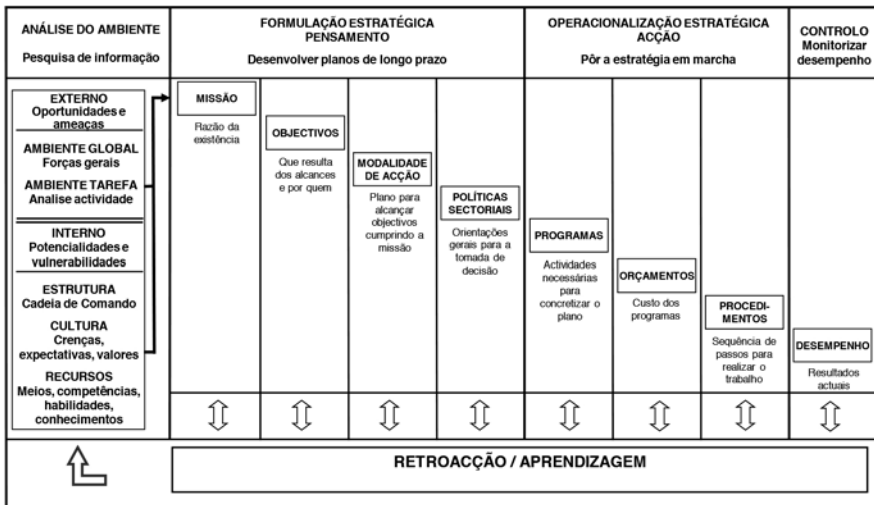


Fig. 2 – Modelo teórico de elaboração estratégica da Marinha⁵

A documentação estruturante da estratégia naval, os diversos elementos constitutivos do planeamento naval e as respectivas aplicações informáticas, embora de incontada utilidade para a Marinha, foram desenvolvidos até meados da primeira década do século XXI por iniciativa de entidades diversas e fruto de necessidades distintas, o que gerou vários problemas, que foram identificados e começaram a ser estudados a partir de 2004. Entre os problemas mais significativos realçam-se três. Em primeiro lugar, os documentos estruturantes da estratégia naval não se encontravam devidamente contextualizados no seio das estratégias nacional e militar. Em segundo lugar, as funções dos diferentes documentos nem sempre estavam claramente estabelecidas, o mesmo acontecendo com as suas relações de subordinação. Finalmente, o conteúdo daqueles documentos carecia

⁵ J. D. Hunger, e Thomas L., Wheelen, *Strategic Management*, 4ª ed., Reading, Addison-Weslwy, 1993.

de objectivação e delimitação, para que não ocorressem as desnecessárias repetições e sobreposições. Assim aconteceu porque foram realizados com o empirismo decorrente da constatação da sua necessidade, mas sem disporem da fundamentação teórica necessária à estruturação do seu processo de elaboração e conteúdo.

Face à situação descrita, e no sentido de resolver os problemas identificados e estudados, em 2005 o Estado-Maior da Armada (EMA) adoptou um novo modelo teórico de elaboração estratégica da Marinha (Fig. 2), inspirado no proposto por Hunger e Wheelen para a gestão estratégica empresarial.

Esse processo de elaboração da estratégia naval assenta num conjunto de fases que, embora sejam apresentadas como se fossem passos sequenciais, são elementos contínuos e inter-relacionados, que devem ser cuidadosamente tratados, para que o processo permita os resultados desejados.

O processo inicia-se com a análise do ambiente externo e do ambiente interno. A análise ao ambiente externo visa identificar as oportunidades a explorar e as ameaças a considerar. A análise do ambiente interno visa identificar as potencialidades a empregar e as vulnerabilidades a colmatar para cumprir a missão da Marinha.

Segue-se a fase de formulação estratégica, que visa o desenvolvimento de planos de longo prazo, destinados a superar as ameaças e a usufruir as oportunidades, em função das potencialidades e das vulnerabilidades. Principia com a definição da missão da Marinha, da qual decorrem os objectivos a alcançar, a modalidade de acção e as políticas sectoriais.

A fase de operacionalização estratégica engloba o conjunto de actividades e opções logicamente desenvolvidas, necessárias para a execução da estratégia naval. É o processo pelo qual a modalidade de acção e as políticas sectoriais são postas em acção, através da elaboração de programas, de orçamentos e de procedimentos.

A última fase, o controlo, é o processo pelo qual se monitorizam as actividades e os resultados da acção estratégica naval, para que o desempenho verificado possa ser comparado com o desejado. Para esta fase permitir bons resultados é necessário obter informação de retroacção clara, atempada e imparcial.

As soluções adoptadas neste modelo recorreram ao conhecimento científico disponível, o que permitiu:

- Reunir o planeamento e a direcção estratégica num único processo;
- Ligar o planeamento estratégico e a tomada de decisão a todos os níveis;
- Harmonizar as acções genéticas, estruturais e operacionais da Marinha.

Em resultado do esforço de incorporação do conhecimento científico no processo de elaboração da estratégia naval, passou a ser possível perceber melhor a Marinha de hoje, requisito essencial para se conceptualizar a Marinha do futuro, oferecendo uma perspectiva de contexto à sociedade, em geral, e aos militares, militarizados e civis da Marinha, em particular. Para além disso, foram sistematizados os processos de decisão estratégica naval, o que trouxe benefícios à sua elaboração e proporcionou uma base científica para análises mais sofisticadas. Os trabalhos realizados aproveitaram e integraram toda a documentação e processos estratégicos existentes, e obedeceram a requisitos

de utilidade, simplicidade, rigor, clareza e estabilidade, essenciais para a sua afirmação consensual numa organização tão multifacetada como é a Marinha.

Entretanto, em 2007, surgiram na Marinha diversos planos de actividades. Todavia não foi definido o modelo padrão para a sua elaboração, nem para a dos correspondentes relatórios de actividades. Para além disso, também não foram completamente definidos os procedimentos essenciais para o controlo das actividades da Marinha, nem foram produzidos documentos específicos para o efeito. Contudo, verificou-se um assinalável progresso decorrente da instituição progressiva, a partir de 2007, do Sistema Integrado de Gestão de Actividades de Inspeção (SIGAI), que integrou a actividade de inspecção interna e externa realizada na Marinha e passou a permitir:

- Elaborar, coordenar e supervisionar os processos e os documentos de inspecção segundo as normas e procedimentos em vigor;
- Acompanhar a edificação das recomendações identificadas, decorrentes dessas actividades;
- Disponibilizar indicadores estatísticos e de gestão à administração superior da Marinha.

Face à situação descrita, e no sentido de dar um novo contributo para resolver alguns dos problemas identificados, em 2009 verificou-se um novo influxo de conhecimento científico no processo de elaboração da estratégia naval, tendo em vista:

- Clarificar a estratégia naval;
- Traduzir a estratégia naval em aspectos operacionalizáveis;
- Alinhar as iniciativas definidas na DPN e nas DS;
- Melhorar o controlo da gestão estratégica;
- Melhorar o processo de comunicação organizacional.

Para cumprir este conjunto ambicioso de objectivos, passou a ser usada a ferramenta dos BSC, que tem ainda a vantagem adicional de permitir dar resposta aos desafios colocados pela Lei n.º 66-B/2007, de 28 de Dezembro, que estabelece o Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública (SIADAP).

Importa aqui recordar que o BSC foi criado por Kaplan e Norton com o objectivo inicial de medir o desempenho segundo várias perspectivas, umas tangíveis (por exemplo, a área financeira) e outras intangíveis (por exemplo, o crescimento e a aprendizagem). A medição do desempenho implicava a definição de temas estratégicos e de objectivos, para cada uma das perspectivas de gestão adoptadas, e o estabelecimento de indicadores e de metas, para aferir a concretização desses objectivos. Subjacente a esta visão estava o entendimento de que a gestão não se deveria cingir à perspectiva financeira, antes implicando balancear um conjunto de perspectivas – daí o nome de *Balanced Score Card*. Era essa a essência do BSC nos primeiros anos. Todavia, à medida que o BSC se foi disseminando cada vez mais e que foram surgindo os primeiros resultados práticos, começou a ficar evidente que esta ferramenta tinha muito mais potencialidades do que as inicialmente propostas, viradas apenas para a medição de desempenho. Assim, na segunda metade dos anos 1990 já estava a ser utilizado como um instrumento de gestão estratégica. Todavia, o seu desenvolvimento não se ficou por aqui, com o BSC a evoluir

também para uma ferramenta de comunicação estratégica e para um sistema de gestão da mudança – conhecida na gíria militar como transformação.

A introdução do BSC na Marinha visou tirar partido de todas as suas valências, no âmbito das várias fases do processo de elaboração estratégica, nomeadamente na formulação, na operacionalização e no controlo, aproveitando também o seu potencial em termos de comunicação estratégica e de gestão da transformação.

2.2. Formulação

a. Documentação estruturante

A estratégia naval é traduzida, no essencial, pela política naval conjugada com a doutrina estratégica naval⁶. Nestas circunstâncias, evidencia o que a Marinha fará e como fará, de forma a cumprir a sua missão, que foi fixada ao nível geral militar. De acordo com o modelo teórico adoptado para a elaboração da estratégia naval, os seus elementos e documentos estruturantes são os seguintes:

- Política naval
 - Objectivos estratégicos navais
 - Missão da Marinha
 - Visão estratégica do Chefe do Estado Maior da Armada – Autoridade Marítima Nacional (CEMA-AMN)
 - Directiva de Política Naval (DPN)
- Doutrina estratégica naval
 - Conceito Estratégico Naval (CEN)
 - Missões sectoriais
 - Paradigmas da transformação
 - Paradigma genético
 - Paradigma estrutural
 - Paradigma operacional

A documentação estruturante da estratégia naval é parte da documentação estruturante das estratégias nacional e militar instituída pela LDNFA em 1982 e mantida na LDN aprovada em 2009. Dela resulta por um processo de progressiva especialização, que se desenvolve a partir da política governativa e da doutrina estratégica do governo (Fig. 3). As bases teóricas deste processo, embora complexas, estão tratadas nas principais obras de teoria geral do planeamento estratégico. Por isso, não serão aprofundadas neste trabalho. Ainda assim, afigura-se vantajoso apresentar uma síntese da sua fundamentação.

⁶ Também pode ser designada por Modalidade de Acção Estratégica da Marinha. A etimologia da palavra doutrina indica um conjunto de princípios, orientações e medidas em que se fundamenta um sistema filosófico, político, militar ou outro, através do qual se pretende fornecer interpretações dos factos, justificar determinada conduta ou, num sentido puramente retórico, definir o certo e o errado. São os princípios, as orientações e as medidas que proporcionam a base para a acção, no sentido da consecução de objectivos. Porém, não devem possuir um cariz exclusivamente dogmático, sob pena de se converterem num entrave à sua operacionalização.

A política é a arte de governar, que pode ser definida como o exercício do controlo de uma sociedade, através da tomada e da aplicação de decisões colectivas, tendo em vista a consecução das finalidades últimas ou teleológicas de segurança e desenvolvimento (progresso e bem-estar) de uma comunidade organizada em Estado. Neste contexto, pode entender-se a política como a formulação e operacionalização:

- da política governativa, que integra diversas políticas públicas, onde são estabelecidos os objectivos sectoriais de acção para uma comunidade, cuja estrutura de organização social está centrada na mecânica do governo⁷; e
- da doutrina estratégica do governo, onde são definidos os princípios, as orientações e as medidas de natureza genética, estrutural e operacional para a materialização dos objectivos sectoriais de acção de uma comunidade.

Daqui decorre que a política governativa é a referência para, ao nível mais elevado do Estado (integral), definir «o que fazer?», enquanto a doutrina estratégica do governo serve de guia para explicar «como fazer?» para caminhar no sentido da realização progressiva das finalidades últimas de segurança e desenvolvimento da comunidade organizada em Estado.

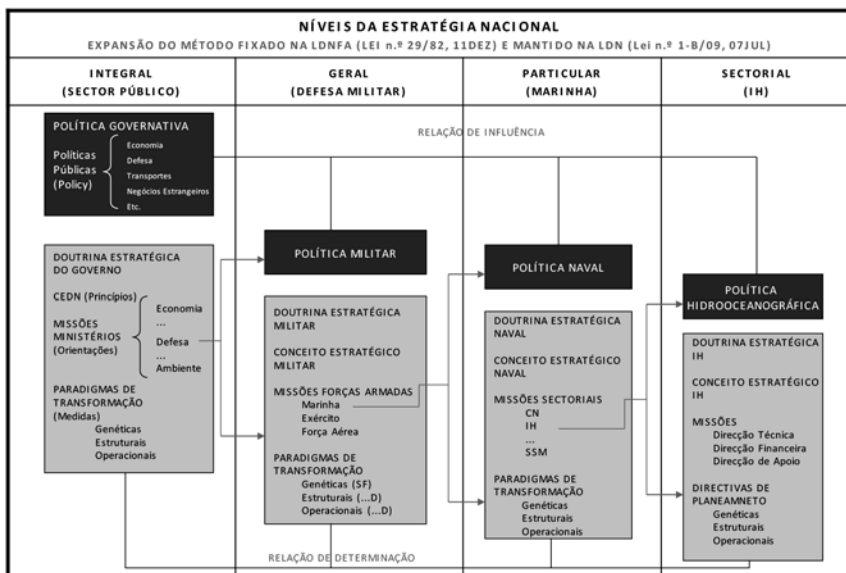


Fig. 3 – Níveis da estratégia nacional

⁷ Nota-se que esta concepção é propositadamente bastante restritiva, porque assim a política fica confinada às instituições governamentais, ao parlamento, aos ministérios e a outros departamentos públicos, sendo da responsabilidade de grupos específicos e limitados de indivíduos de elevado nível hierárquico.

Esta estrutura conceptual é preconizada na LDN⁸ quando, no seu artigo 4.º, n.º 1, afirma que «a Política de Defesa Nacional integra os princípios, objectivos, orientações e prioridades definidas na Constituição, na presente lei, no programa do Governo e no Conceito Estratégico de Defesa Nacional». Os objectivos correspondem às finalidades da política pública de defesa nacional; os princípios relacionam-se com o conteúdo do CEDN; as orientações referem-se às missões dos Ministérios; e as prioridades são relativas aos paradigmas da transformação genética, estrutural e operacional, destinados a regular os planos de longo prazo dos grandes departamentos governamentais.

O artigo 4.º, n.º 2, da LDN refere que «para além da sua componente militar, a política de defesa nacional compreende as políticas sectoriais do Estado cujo contributo é necessário para a realização do interesse estratégico de Portugal no cumprimento dos objectivos de defesa nacional». O preceituado neste número significa que a política de defesa nacional tem uma componente militar e diversas componentes sectoriais especializadas, às quais cumpre contribuir para a materialização dos objectivos de defesa nacional primariamente a seu cargo.

Transpondo este raciocínio para os níveis geral, particular e sectorial da estratégia que interessam à Marinha, poderá afirmar-se que a doutrina estratégica do governo fomenta o desenvolvimento da política de nível geral (política militar), que mantém com a política governativa uma relação de influência. Para além disso, determina a doutrina estratégica militar, onde são estabelecidos os princípios, as orientações e as medidas de actuação das Forças Armadas. Por sua vez, a doutrina estratégica militar fomenta o desenvolvimento da política de nível particular (política naval) e determina a doutrina estratégica naval, onde são estabelecidos os princípios, as orientações e as medidas de actuação da Marinha. Por fim, a doutrina estratégica da Marinha fomenta o desenvolvimento dos objectivos sectoriais e determina a doutrina estratégica dos diversos sectores, onde são estabelecidos os princípios, as orientações e as medidas de actuação de cada um deles.

Podemos interrogar-nos sobre a necessidade destes elementos constitutivos da documentação estruturante da estratégia naval, por não os encontrarmos todos desenvolvidos nos escalões da estratégia integral ou geral e, também, por as organizações do sector público raramente possuírem os seus equivalentes. Quanto ao primeiro aspecto, importa reter que, embora a LDNFA tivesse coerência nos aspectos em análise, ela estabeleceu o enquadramento legal para os processos de planeamento estratégico mais avançados que eram praticados pela generalidade dos países aliados em 1982. De então para cá surgiram diversos trabalhos académicos, ao nível da formulação das políticas governativas, que permitiram aprofundar o conhecimento nesta matéria. Porém, lamentavelmente, os trabalhos de revisão que levaram à promulgação da LDN em 2009 não tomaram em consideração esses resultados. Por isso, o processo de elaboração estratégica de defesa nacional continua com múltiplas deficiências. Quanto ao segundo aspecto, refere-se que há algumas diferenças fundamentais entre as organizações do sector público e as Forças Armadas, que justificam plenamente o esforço conceptual proposto. Em primeiro lugar,

⁸ A LDNFA tinha formulação muito semelhante porque referia no seu artigo 4.º, n.º 1, «a política de defesa nacional consiste no conjunto coerente de princípios, objectivos, orientações e medidas adaptados para assegurar a defesa nacional...».

os assuntos militares são decisivos para a sobrevivência nacional. Por isso, em tempo de crise ou guerra há que ter bem clara a noção do esforço a realizar. Em tempo de paz, a preparação dos meios materiais e humanos, das estruturas e a realização das operações militares devem ser claramente justificadas aos cidadãos. Em ambos os casos é indispensável a documentação estruturante antes referida. Em segundo lugar, nas Forças Armadas há uma grande rotatividade das pessoas por diferentes cargos e funções, o que contrasta com a estabilidade do sector público, onde a longa permanência dos funcionários no desempenho de cargos dentro da mesma organização é o garante da manutenção do saber relativo à política e à doutrina estratégica do sector. Para fixar esse saber nas Forças Armadas há que consolidá-lo em documentação apropriada, que deve ser mantida permanentemente actualizada. No caso da Marinha este propósito é realizado pela documentação estruturante da estratégia naval.

b. Caracterização dos elementos constitutivos

1. Política naval (a). Definição

A política naval⁹ é determinada pelo CEMA-AMN e traduz o que é que («o quê?») a Marinha fará para cumprir a sua missão de forma a materializar os objectivos estratégicos navais, tendo presente as circunstâncias do ambiente estratégico interno e externo, e a influência resultante das políticas públicas de escalão superior. Resulta da análise da missão da Marinha fixada ao nível geral militar e reflecte a visão estratégica do CEMA-AMN sobre o que é necessário¹⁰ e possível fazer com prioridade no seu mandato, nos diferentes sectores de acção e com os recursos disponíveis e previsíveis, para concretizar os objectivos estratégicos navais.

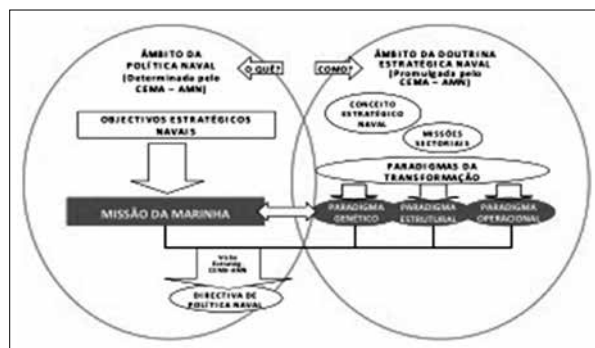


Fig. 4 – Política naval e doutrina estratégica naval

⁹ O conceito de política naval é apresentado na Directiva 7/91, de 25 de Outubro, com o seguinte entendimento: «conjunto de normas orientadoras a observar pelos organismos da Marinha para, com os recursos disponíveis, alcançar os objectivos que visem assegurar o cumprimento do conceito estratégico militar e as missões dele decorrentes».

¹⁰ Objectivos genéticos, estruturais e operacionais a alcançar com prioridade.

(b). Conteúdo

i. Objectivos estratégicos navais

Os objectivos estratégicos navais são fixados ao nível geral militar e deduzidos dos objectivos estratégicos militares, que devem constar da Directiva Ministerial de Defesa Militar (DMDM)¹¹. Traduzem o que é que («o quê?») a Marinha tem de alcançar no contexto da estratégia geral militar portuguesa.

ii. Missão da Marinha

A missão da Marinha é fixada ao nível geral militar, consta da sua Lei Orgânica e declara o sentido global do propósito («porquê agir?») e da tarefa («o que fazer?») em termos de actividades a realizar para concretizar os objectivos estratégicos navais.

iii. Visão estratégica do CEMA-AMN

A visão estratégica do CEMA-AMN é apresentada no início do seu mandato e traduz um sentido amplamente partilhado «do que é a Marinha?» e «do que o País valoriza?», em termos do seu contributo para materializar o futuro nacional desejado e, consequentemente, «de qual a direcção?» que a Marinha deve seguir.

iv. Directiva de Política Naval (DPN)

A DPN destina-se a fixar, para cada mandato do CEMA-AMN¹², os objectivos genéticos, estruturais e operacionais prioritários e as linhas de acção de comando e de administração superior, decisivas para a sua prossecução. Constitui-se como um referencial de metas concretas e accionáveis, essenciais para a Marinha cumprir a sua missão no período a que respeita. A DPN assume-se ainda como motor da transformação da Marinha, garantindo a permanente adaptação aos requisitos do cumprimento da missão. Deve ser sujeita a revisões periódicas, em função dos resultados do controlo das actividades decorrentes dos objectivos fixados e incluídos nos planos de actividades sectoriais da Marinha.

(c). Níveis e utilidade

Existem dois níveis fundamentais para a política naval. Um nível superior, vocacionado para o planeamento das actividades da Marinha como um todo, em que a política naval é concebida pelo EMA e determinada pelo CEMA-AMN. Assume forma pública na DPN, elemento constitutivo da documentação estruturante da estratégia naval portu-

¹¹ Documento estruturante produzido por cada MDN no início do seu mandato, contendo as orientações e as prioridades para a Política de Defesa Militar e as Forças Armadas. A Directiva em vigor é a Directiva Ministerial de Defesa, promulgada em 31 de Março de 2010

¹² O ALM CEMA-AMN é nomeado “por um período de três anos, prorrogável por dois anos, sem prejuízo da faculdade de exoneração a todo o tempo e da exoneração por limite de idade” (LOBOFA, art. 23.º, n.º 1).

guesa. Destina-se a servir de motor à transformação da Marinha, orientando em termos doutrinários a permanente adaptação das suas capacidades genéticas, estruturais e operacionais aos requisitos do cumprimento da missão.

Existe ainda um nível sectorial da política naval, vocacionado para o planeamento das actividades dos organismos que integram os Sectores da Marinha. A política naval deste nível não é um elemento constitutivo da documentação estruturante da estratégia naval portuguesa. A sua formulação cabe aos órgãos de apoio à decisão dos titulares responsáveis pelos Sectores da Marinha e é determinada por estas entidades. Assume forma pública nas DS aprovadas pelos titulares dos Órgãos Centrais de Administração e Direcção (OCAD) ou equivalentes e homologadas pelo CEMA-AMN. As DS particularizam objectivos de nível sectorial, deduzidos dos objectivos e das grandes linhas de acção contidos na DPN. Materializam o contributo sectorial para a consecução da política naval, assegurando que os organismos subordinados planeiam e executam as suas actividades de forma concorrente e alinhada com o estipulado na DPN. Realça-se que as DS incidem igualmente sobre actividades de gestão corrente e/ou operacionais, dado que, apesar de se repetirem ciclicamente, são relevantes em termos do consumo de recursos que acarretam. As DS devem ser submetidas ao EMA, de forma a assegurar coerência entre si e, também, com a DPN.

2. Doutrina estratégica naval

(a). Definição

A doutrina estratégica naval é promulgada pelo CEMA-AMN e traduz a forma como a Marinha cumprirá a sua missão, tendo presente a postura estratégica institucional e as determinações resultantes das doutrinas estratégicas de escalão superior. É definida pelo conjunto de princípios, orientações e medidas, segundo os quais os Sectores da Marinha devem regular as suas acções, no cumprimento da missão da organização. É composta pelo CEN, pelas missões sectoriais e pelos paradigmas da transformação genética, estrutural e operacional, adiante caracterizados de forma sucinta.

O propósito fundamental da doutrina estratégica naval é proporcionar um enquadramento teórico para que os Sectores da Marinha guiem a sua gestão com visão de futuro. Por isso, indica para onde devem ser direccionadas e como devem ser organizadas, sustentadas e realizadas as acções desses sectores.

A doutrina estratégica naval não trata do passado. Serve o presente e desvenda caminhos para o futuro. É dinâmica e necessita de ser revista sempre que se verificam alterações fundamentais do ambiente estratégico, para que mantenha utilidade e relevância.

Em contraste com a natureza potencialmente mais fluida e mutante da política naval, a doutrina estratégica naval é condicionada pelas lições identificadas sobre as formas como, no passado, as capacidades da Marinha foram usadas no cumprimento dos objectivos prioritizados pela DPN. São estas lições que permitem ao EMA conceber e actualizar, sempre que necessário, a doutrina estratégica promulgada pelo CEMA-AMN.

A doutrina estratégica naval é mais duradoura e menos susceptível a mudanças que a política naval. Todavia, não é rígida nem inflexível e admite influências dos planos de actividades e da DPN, aos quais estabelece condicionamentos. O principal fundamento dessas relações reside, essencialmente, no princípio da racionalidade, para além da manifestação formal do poder endógeno subjacente à DPN e à abertura ao processo estratégico ascendente.

(b). Conteúdo

i. Conceito Estratégico Naval (CEN)

O CEN define os princípios reguladores da acção da Marinha nos campos genético, estrutural e operacional. São eles que expressam a filosofia e conferem lógica e coe-rência à acção da Marinha. Depois de caracterizar os desafios que se colocam à Marinha, o CEN deve evidenciar a natureza da acção, indicar as razões da sua adopção, definir as linhas de acção e estabelecer os domínios de acção sectorial. São exemplos daqueles princípios, no campo genético, o planeamento por capacidades, o SF equilibrado e a versatilidade dos meios. No campo estrutural, realçam-se, entre outros, os princípios da adaptação organizacional, da compatibilização entre os três Ramos das Forças Armadas e da mobilização. No campo operacional, afiguram-se relevantes os princípios relativos à sustentação logística, ao Dispositivo Naval Padrão e ao treino.

ii. Missões sectoriais

As missões sectoriais definem as orientações necessárias à actuação dos Sectores da Marinha, na observância dos princípios estabelecidos no CEN. Para isso, especificam genericamente as tarefas a realizar (objectivos sectoriais) e os propósitos a alcançar (finalidades). As missões sectoriais, ao identificarem os sectores da Marinha e ao explicitarem a respectiva missão particular, constituem-se numa referência institucional no que diz respeito à organização da Marinha.

iii. Paradigmas da transformação

Os paradigmas da transformação genética, estrutural e operacional são expressos em documentos simples e breves, onde se definem as principais medidas a desenvolver nos respectivos campos. Constituem-se como referências fundamentais para a transformação da Marinha, necessária à sua permanente adaptação nos domínios genético, estrutural e operacional, aos requisitos do cumprimento da missão. Estes paradigmas colocam ênfase na evolução, na gestão da mudança e no longo prazo, indicando como a Marinha cumprirá a sua missão. Desta forma, proporcionam continuidade e direcção à acção da Marinha, através da definição de uma visão de futuro e de uma aproximação clara e objectiva à sua gestão, com os prazos fundamentais para a mudança e melhoramento nos campos acima indicados. Sendo a Marinha um dos Ramos das Forças Armadas, os paradigmas da transformação genética, estrutural e operacional decorrem e enquadram-

-se nos princípios, nas orientações e nas medidas fixados na doutrina estratégica militar. Nestas circunstâncias, existe uma relação de determinação desta última sobre os paradigmas da transformação e restante documentação estruturante da estratégia naval.

Os paradigmas da transformação genética, estrutural e operacional articulam-se com a DPN segundo um processo que importa clarificar. O CEMA-AMN estabelece na DPN as principais actividades de curto prazo da Marinha naquelas três vertentes. Para esse efeito, tendo presente os objectivos estratégicos navais e a missão da Marinha, o CEMA-AMN, com base na sua visão estratégica, prioriza os objectivos concretos e accionáveis a alcançar no seu mandato pelos diferentes Sectores de acção, com os recursos disponíveis e previsíveis, tendo como referência as medidas definidas nos paradigmas da transformação genética, estrutural e operacional, mantidos permanentemente actualizados através de um processo de planeamento paralelo centrado no EMA. Desta forma, é criado um processo integrado de planeamento estratégico, onde os objectivos prioritários do planeamento são evidenciados na DPN. Como a mudança resultante da materialização destes objectivos é progressiva e, na maior parte das vezes, lenta, implica medidas durante anos, estabelecidas nos paradigmas da transformação. Essa é a razão fundamental da formulação dos planos estratégicos num horizonte que varia do curto ao longo prazo e segundo as naturezas genética, estrutural e operacional. As DS aprofundam e particularizam os objectivos e as grandes linhas de materialização determinados na DPN. Para isso, articulam os seus meios e o tempo em planos de actividades sectoriais, destinados à concretização ou preservação de tais objectivos.

O paradigma genético fixa as medidas necessárias para edificar os recursos materiais e humanos que compõem capacidades diversificadas, integráveis e conjugáveis, a disponibilizar para as operações no momento adequado e que, articulando-se com o CEN, tenham em atenção a evolução da conjuntura. Implica racionalizar, calendarizar e programar. Na realidade, essas medidas, sustentadas nos princípios estabelecidos no CEN e nas orientações associadas às missões dos Sectores, requerem a elaboração de estudos prospectivos, cujos resultados se destinam a influenciar a evolução da Marinha. É com base neles que o CEMA-AMN poderá elaborar juízos e entendimentos com a antecipação suficiente acerca de alterações do futuro e decidir em conformidade, nomeadamente quanto aos prazos para aquisição dos meios humanos e materiais ajustados às necessidades operacionais.

O estudo “Contributos para o Planeamento de Forças da Marinha”, elaborado pela primeira vez em 1996 e actualizado em 1998, cumpre estes requisitos. Porém, alarga-os aos planos de actividades, quando articula objectivos, meios, sectores e tempo.

O paradigma estrutural fixa as medidas necessárias para definir a composição, a organização e articulação dos meios materiais e humanos que integram capacidades coerentes, interdependentes e colaborantes, de forma a assegurar o melhor desempenho dos processos de decisão e das actuações dos meios, pela eliminação de vulnerabilidades e pelo reforço das potencialidades existentes. Como tal, são especialmente importantes as relações formais entre unidades, estabelecimentos e órgãos, e entre estes e os meios.

Não se conhecem exemplos anteriores na Marinha. No entanto, a culminação dos trabalhos do Grupo de Trabalho para a Re-Organização da Marinha (GT-ROMA) poderia ter originado um paradigma estrutural devidamente enquadrado pelo CEN, e em consonância com os paradigmas genético e operacional. Nesse paradigma devem ser explicitadas alterações à LOMAR, a criação, eliminação, activação ou desactivação de órgãos e a modificação de competências, linhas de autoridade, estrutura organizacional e processos de decisão. Enquadram-se no conteúdo do paradigma estrutural os regimes de linha de comando, de autoridade funcional, de autoridade técnica e de direcção técnica, bem como o Regulamento Interno das Forças e Unidades Navais (RIFUN). Atenta a relevância das pessoas na estruturação das organizações, é igualmente o documento estruturante próprio para explicitar as medidas fundamentais relativas ao desenvolvimento das políticas de recursos humanos.

O paradigma operacional fixa as medidas necessárias nos campos da sustentação, do treino e da doutrina, ao emprego de capacidades expedicionárias, jurisdicionais e decisórias, atendendo às suas características e possibilidades para cumprir as missões da Marinha.

Complementarmente, o paradigma operacional estabelece aspectos doutrinários do conceito de operações da Marinha, pela definição: do quadro de actuação; das capacidades dos potenciais opositores; da natureza dos factores determinantes das operações (conceptual, física, de legitimidade e moral); e das dimensões essenciais das operações da Marinha (utilidade, duplo emprego operacional, projecção de força, presença, *continuum* da autoridade do Estado, mobilidade, flexibilidade de emprego e superioridade na decisão).

(c). Utilidade

A doutrina estratégica naval é essencial para os diferentes escalões da Marinha conduzirem as acções da sua responsabilidade, tendo à disposição um referencial de longo prazo, explorando os meios existentes, no meio operativo de cada sector e no tempo próprios, em apoio da concretização dos objectivos de curto prazo prioritizados pela DPN. Neste contexto, a doutrina estratégica naval tem como público-alvo principal os membros da Marinha. Com efeito, trata questões de particular relevância para os oficiais dos escalões médio e alto, sobretudo para aqueles que desempenham funções de estado-maior no MDN, no EMGFA e na Marinha. Porém, como representa uma declaração da forma como a Marinha cumpre a sua missão, tendo presente a postura estratégica institucional, também serve para comunicar aos elementos da organização o rumo que a Marinha pretende seguir e, ainda, para a formação dos militares mais jovens. Para além disso, é útil para informar outras entidades que necessitam de perceber como a Marinha actua, nomeadamente os ministros e os respectivos gabinetes de apoio, os chefes militares e os seus estados-maiores, e outros departamentos governamentais cuja actividade se relaciona com a da Marinha.

A doutrina estratégica naval serve outro propósito importante. Os deputados, os académicos, os sectores industrial e comercial, os jornalistas e os cidadãos em geral, todos com interesse legítimo em conhecer como a Marinha realiza as suas actividades, encontrarão na doutrina estratégica naval grande utilidade. Ela também é necessária aos países aliados e amigos, que beneficiam do entendimento sobre como a Marinha encara as questões estratégicas, militares e navais. Por fim, a doutrina estratégica naval encerra uma mensagem para os potenciais oponentes, de que a Marinha está militarmente bem preparada. Desta forma, contribui para a dissuasão em sentido amplo.

Importa, no entanto, realçar que, por mais importante que seja o segundo propósito, a doutrina estratégica naval deve ser redigida tendo presente o seu objectivo primordial: servir de referência para o cumprimento eficaz da missão da Marinha, considerando a postura estratégica institucional. Com efeito, é pelo facto de ser elaborada com esta finalidade que tem utilidade nos outros aspectos identificados.

3. Requisitos de elaboração

A elaboração da documentação estruturante da estratégia naval portuguesa baseia-se numa dupla exigência, cuja observância escrupulosa condiciona a qualidade dos resultados a obter: a proeminência do objectivo sobre o subjectivo; e a procura da melhor eficiência e eficácia. O processo de elaboração beneficia da intuição, que só pode ser considerada boa depois de passar no crivo dos dados objectivos. Como orienta a reflexão, favorece a imaginação criativa necessária para edificar, estruturar e empregar os meios da Marinha com a relação de custo-eficácia mais favorável. Embora este processo seja apresentado de forma sequencial, o que facilita a sua compreensão e aplicação, desenvolve-se num ambiente de elevada incerteza e apela a factores subjectivos. Por isso, exige amplas interacções dos diversos níveis de planeamento e decisão da Marinha, destinadas, entre outros aspectos, a escolher entre situações impostas por mudanças conjunturais. Acima de tudo deve ter-se presente que o processo de elaboração da documentação estruturante da estratégia naval adoptado serve apenas para ajudar a decidir. Não é nem imperativo nem um fim em si próprio. Por isso, só foi adoptado naquilo que se mostrou útil e necessário, e há toda a flexibilidade para, fruto da experiência, introduzir os ajustamentos considerados pertinentes.

c. Clarificação e tradução da estratégia naval

Para explicitar o conteúdo da documentação estruturante recorreu-se à ferramenta dos BSC. A primeira medida adoptada consistiu na escolha das quatro perspectivas de gestão estratégica, que servem para o enquadramento dos objectivos da organização e que correspondem aos paradigmas de transformação: missão, operacional, estrutural e genética. Seguidamente, procedeu-se à adopção dos temas estratégicos para cada uma

dessas perspectivas de gestão. Estes são as grandes ideias-chave que norteiam a estratégia da organização para um horizonte temporal relativamente alargado, estabelecendo guias de orientação para o processo de execução estratégica a implementar. Os temas estratégicos também decorrem dos paradigmas da transformação, evidenciando novamente a sua utilidade.

Apresentam-se de seguida as quatro perspectivas de gestão adoptadas, bem como os respectivos temas estratégicos e os racionais correspondentes. Começa-se pela perspectiva genética, uma vez que os mapas do BSC devem ser lidos de baixo para cima, isto é começando pelas causas e acabando nos efeitos.

A perspectiva genética estipula a edificação harmoniosa e balanceada das capacidades necessárias ao cumprimento da missão, visando contribuir para habilitar o País a usar o mar. Tem como tema estratégico a Marinha equilibrada.

A perspectiva estrutural liga-se ao tipo de organização que deve ser adoptado para permitir cumprir a missão da Marinha de forma sustentável, habilitando o País a usar o mar. O tema estratégico que orienta esta perspectiva de gestão é o da Marinha optimizada.

A perspectiva operacional é norteada pelo tema estratégico da Marinha de duplo uso e explicita a forma como a organização se deve capacitar para cumprir a sua missão, combinando a actuação militar com a actuação não militar, na prossecução da finalidade de habilitar o País a usar o mar. Os objectivos desta perspectiva são relacionados, sobretudo, com a preparação, a prontidão, o treino, a doutrina e a Investigação & Desenvolvimento.

Finalmente, a perspectiva de gestão correspondente à missão, para a qual as restantes concorrem, explicita o que a Marinha deve fazer para que o País use o mar. O tema estratégico que preside a esta perspectiva é o de uma Marinha eficaz, detalhando-se por um conjunto de objectivos deduzidos da missão consagrada na Lei Orgânica da Marinha (LOMAR) e sistematizados de acordo com as funções estratégicas da Marinha. Em síntese, esta perspectiva torna perceptível o valor criado pela Marinha para o País, pelo cumprimento da sua missão.

Definidas as perspectivas de gestão, os temas estratégicos e os objectivos correspondentes a cada um deles, foram identificados os indicadores de desempenho, as metas e as actividades, de grande utilidade para o exercício da função “controlo”. Este processo de clarificação e tradução da estratégia naval em acções concretas e operacionalizáveis, evidente no mapa da estratégia da Marinha Portuguesa (Fig. 5), resultou de um intenso trabalho que envolveu especialistas do EMA e da Superintendência dos Serviços de Tecnologias da Informação. Este mapa permite evidenciar a estratégia naval, numa única página, explicitando a relação entre os objectivos de cada perspectiva.

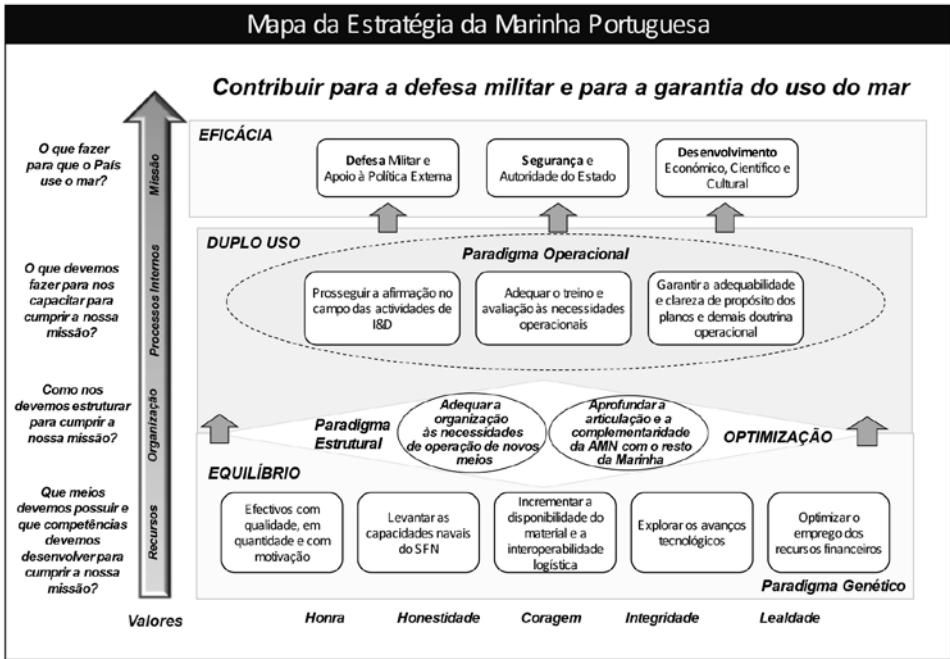


Fig. 5 – Mapa da estratégia da Marinha Portuguesa

2.3. Operacionalização

a. Planeamento

O planeamento pode ser definido como um sistema de escolhas ou decisões sucessivas e hierarquizadas entre alternativas diversas, identificadas com o propósito de orientar, ordenar e racionalizar a acção da Marinha, tendo em vista materializar o estipulado na DPN. Desenvolve-se nos diferentes sectores da Marinha, através das respectivas directivas e planos de actividades associados, onde se articulam os objectivos, os meios, o meio e o tempo. Destina-se a fazer evoluir a Marinha de uma situação actual quantificada, para uma situação futura desejada, igualmente quantificada, tentando superar dificuldades e explorar oportunidades do ambiente interno e externo à Marinha.

Os planos de actividades sectoriais desenvolvem e detalham, no seio de cada sector da Marinha, os objectivos e as grandes linhas de acção de comando e administração superior definidos na DPN. São elaborados em harmonia com os princípios, as orientações e as medidas estabelecidas na doutrina estratégica naval, e tendo em atenção os objectivos fixados na DPN e nas DS respectivas.

O plano de actividades de cada sector é desenvolvido através de programas, projectos, sub-projectos e actividades elementares¹³. Cada plano indica o que materializar em cada ano, definindo prioridades, no curto prazo e face aos recursos disponíveis e previsíveis.

Todos os sectores da Marinha devem elaborar o seu plano de actividades de acordo com o modelo definido na legislação vigente¹⁴, e em estreita cooperação com o EMA, de forma a garantir a harmonia intersectorial do planeamento na Marinha.

b. Programação

1. Programas

Os programas são os níveis mais gerais de agregação de actividades que contribuem para um dado objectivo estratégico. A estrutura de programas da Marinha tem a forma de uma pirâmide, com quatro níveis distintos, de detalhe crescente. No topo, encontram-se os programas e, na base, as actividades elementares, situando-se os projectos e sub-projectos nos dois níveis intermédios. Utilizando a terminologia do SIG-DN, os níveis antes referidos são: objectivos, actividades, acções e elementos de acção (Fig. 6), embora a equivalência programas – objectivos não seja total, conforme se explicará adiante.

Dado o seu carácter vasto e abrangente, os programas são, em geral, de execução plurianual ou permanente, enquanto os restantes níveis de agregação de actividades (projectos, sub-projectos e actividades elementares) poderão ser criados ou extintos face à evolução temporal de todo o processo de planeamento.

Um programa é caracterizado por:

- Visar um ou mais objectivos estratégicos navais, de modo a responder a uma necessidade existente;
- Integrar um ou mais projectos, que contribuem para materializar o(s) objectivo(s) do programa;
- Conter o organismo coordenador;
- Conter a previsão do período temporal para a sua execução, determinado pelos períodos de execução dos projectos subordinados, excepto no caso dos programas permanentes, que têm carácter contínuo;
- Conter a previsão do custo total, determinado pelos custos estimados ou fixados para os projectos subordinados.

¹³ Em sede de SIG-DN, o plano de actividades sectorial é desenvolvido por actividades (correspondendo aos projectos), acções (correspondendo aos sub-projectos) e elementos de acção (correspondendo às actividades elementares). O primeiro nível de planeamento do SIG-DN, denominado “objectivos”, corresponde, no caso da Marinha, aos sectores da organização.

¹⁴ Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de Setembro, que define os princípios a que deve obedecer a elaboração obrigatória dos planos e relatórios de actividades.

(a). Programas intersectoriais¹⁵

Designam-se por programas intersectoriais aqueles cuja natureza implica a realização de actividades por mais do que um sector (nível de OCAD ou equivalente), assumindo o EMA a respectiva coordenação e controlo. É também o EMA que identifica quais são os programas a designar como intersectoriais e que aconselha o CEMA-AMN quanto à sua inclusão na DPN.

Os programas intersectoriais são agregados de projectos sectoriais, possuindo expressão enquanto actividade no SIG-DN apenas nas suas componentes sectoriais. O controlo destes programas, efectuado pelo EMA com o apoio do sector com maior intervenção em cada programa, tem sido feito com recurso a diferentes mecanismos, não integrados, revelando-se extremamente complexo devido ao carácter transversal e multifacetado das actividades. Quando o BSC e o EPM estiverem plenamente implementados, o EMA passará a dispor de uma capacidade de controlo muito mais efectiva, que será particularmente útil para a coordenação e o controlo dos programas intersectoriais.

(b). Programas de apoio geral

Uma vez que os programas estão agrupados em função das suas afinidades, existem actividades, designadas de interesse geral, cujo desenvolvimento tem reflexos em todo o planeamento da Marinha. É o caso, por exemplo, da direcção superior da Marinha e dos serviços de administração central. Estas actividades de interesse geral são integradas num programa de apoio geral, a ser controlado pelo EMA, a que caberá identificar estas actividades e aconselhar o CEMA-AMN quanto à sua inclusão na DPN.

(c). Programas sectoriais

Os programas sectoriais são os programas dos OCAD e equivalentes. Reflectem, de forma sucinta e sistemática, a política naval seguida e os resultados pretendidos, expressos em termos de actividades prioritárias, de resultados concretos e de recursos utilizados, constituindo a base de elaboração de cada orçamento anual. Face à duração máxima do mandato do CEMA-AMN (cinco anos), poderão ser promovidos reajustamentos ao programa sectorial, tarefa desencadeada pela DPN e que envolverá:

- Revisão dos programas em curso que se mostrem menos eficazes, excedam a orçamentação inicial, ou que não estejam consentâneos com a evolução das necessidades;
- Inserção de novos programas entre os que estão em curso, fruto de novas necessidades;
- Revisão do conjunto, a fim de libertar os recursos necessários para lançar novos programas ou para desenvolvimento/transformação de outros já em curso.

¹⁵ Em sede de SIG-DN, um programa intersectorial corresponderá a uma actividade, podendo apenas existir dentro de uma mesma área funcional.

(d). Estrutura de programas

A estrutura de programas da Marinha é traduzida pelo agrupamento sistemático dos programas intersectoriais, de apoio geral e sectoriais, e evidencia, quer o fluxo das actividades sectoriais a prosseguir para se alcançarem os objectivos de primeiro nível fixados na DPN, quer o contributo dos diversos programas para atingir o objectivo estratégico naval, igualmente fixado na DPN.

A estrutura de programas da Marinha deve ser estabelecida utilizando três critérios básicos de agrupamento:

- Critério da agregação das actividades mais gerais a desenvolver em cada área funcional, conforme decorre das leis orgânicas ou dos decretos regulamentares respectivos. A este propósito, importa que haja equilíbrio entre os vários programas dos diferentes sectores, assegurando que têm dimensão e carácter comparáveis;
- Critério de complementaridade e multidisciplinaridade, quando a execução de um programa implica a inclusão de projectos a desenvolver por áreas funcionais diferentes no âmbito desse programa¹⁶;
- Critério da capacidade de substituição, que permite sacrificar um programa a outro, quando ambos concorram isoladamente para o mesmo objectivo geral¹⁷.

A estrutura de programas da Marinha está em consonância com os princípios gerais do SIADAP, uma vez que, a partir da identificação clara da missão de cada sector (missões sectoriais) e dos objectivos estratégicos plurianuais (DPN e DS) estabelecidos na fase de formulação, detalha os objectivos anualmente fixados nos planos de actividades e os indicadores de desempenho relativos a actividades, acções e elementos de acção. Por isso, favorece a implementação do Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) e viabiliza as avaliações de desempenho individuais ligadas ao cumprimento da missão da Marinha.

Para que o processo de planeamento fique completo, em cada nível da estrutura de programas da Marinha, devem ser claramente identificados: o organismo responsável pela coordenação, o(s) organismo(s) responsável(eis) pela execução, o período de execução e o custo previsto.

Embora só existam os quatro níveis de planeamento de actividades indicados, o número de acções planeadas a um dado nível pode variar consoante a complexidade das actividades a desenvolver e as conveniências decorrentes do controlo dos recursos (humanos, materiais, financeiros e tecnológicos) a executar posteriormente¹⁸, conforme é explicitado na Fig. 6.

¹⁶ É o caso de um programa de aquisição de novos navios, que obriga a lançar um outro de formação do pessoal de manutenção.

¹⁷ É o caso de um programa de reconversão dos sensores de tiro de uma classe de navios e um programa de modernização de mísseis, que são substituíveis por um programa de actualização de todo o armamento.

¹⁸ As acções do SIG-DN, que têm correspondência aos sub-projectos, terão que existir sempre, uma vez que, em sede de planeamento de actividades, não se podem saltar níveis de dados mestre.

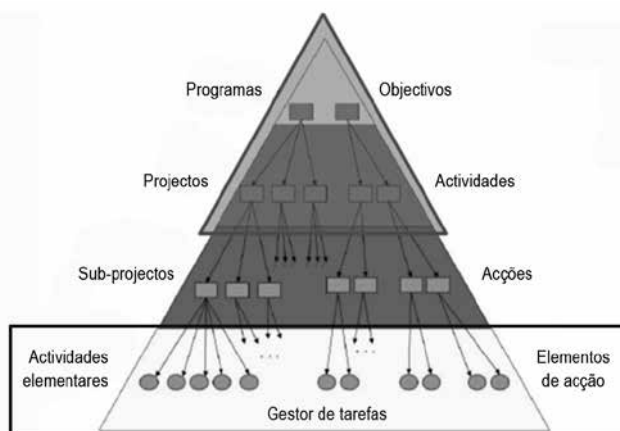


Fig. 6 – Níveis e acções planejadas

A introdução do BSC veio permitir o alinhamento dos vários programas da Marinha com os temas estratégicos e com os objectivos superiormente definidos. Aliás, essa capacidade de estabelecer a ligação entre as fases da formulação e da operacionalização estratégica é uma das principais potencialidades do BSC. Contudo, havia, ainda, a necessidade de melhorar a integração na gestão da programação. Para colmatar essa lacuna, a Marinha começou por desenvolver, em 2009, um projecto-piloto de implementação de uma ferramenta EPM, na Direcção de Navios, visando melhorar a gestão de iniciativas estratégicas e a função “controlo”. Este projecto-piloto estava em sintonia com a introdução da mesma ferramenta pela Direcção-Geral de Armamento e Infra-Estruturas de Defesa, no quadro do controlo da execução financeira e material da LPM. O EPM apresenta uma solução de apoio à gestão da programação que tem como principal característica o suporte a trabalho em ambiente colaborativo, o planeamento integrado, o controlo da execução física e financeira de projectos, e a monitorização das respectivas actividades. As funcionalidades do EPM serão mais detalhadas na secção relativa ao controlo.

Paralelamente, tendo em vista facilitar a coordenação das tarefas internas e alinhar a sua execução com o respectivo plano de actividades, o EMA tinha em exploração, desde 2008, uma aplicação para gestão e controlo de tarefas designada “Gestor de tarefas”¹⁹. Entretanto, em 2009, a Superintendência dos Serviços de Tecnologias da Informação começou a desenvolver, para toda a Marinha, um sistema de informação que, em conjunto com o EPM, integrará simultaneamente:

- funcionalidades de gestão documental, actualizando as capacidades do sistema existente e passando, também, a viabilizar a distribuição formal de documentação entre diferentes unidades, estabelecimentos ou órgãos;
- funcionalidades de gestão e controlo de tarefas, tendo como base o protótipo em exploração no EMA (Gestor de tarefas).

¹⁹ Esta ferramenta também é conhecida pela sua designação em língua inglesa: *DOS Tasker*.

O nível de detalhe mais baixo desta solução global (EPM e gestão documental) corresponderá às tarefas, que serão agrupadas num nível superior em processos. Por sua vez, estes processos contribuirão para os elementos de acção, definidos no plano de actividades. Esta solução funcionará como memória viva da actividade realizada, facilitando o conhecimento contínuo e detalhado da situação dos processos e respectivas tarefas, bem como o respectivo arquivo digital, constituindo-se assim como informação essencial para o fornecimento de indicadores de gestão e para a elaboração dos relatórios de actividades.

c. Programação

1. Orçamento

Um orçamento corresponde a uma previsão das despesas a realizar, com vista à concretização das acções previstas nos programas, projectos, sub-projectos e actividades elementares. Enquanto documento financeiro, o orçamento é a tradução monetária dos planos de actividades, servindo como um compromisso por parte do gestor operacional perante o respectivo superior hierárquico, em atingir os objectivos da área funcional.

O Orçamento da Marinha consiste na fixação das despesas a realizar, correntes e de capital, e das respectivas fontes de financiamento, correspondendo a uma quantificação/qualificação financeira dos planos de actividades. Nestes termos, o orçamento deve entender-se como um instrumento de gestão.

Uma vez que o gestor pretende atingir os objectivos propostos, tendo em conta os recursos que tem ao dispor (humanos, materiais e financeiros), planos de actividades e orçamento estão plenamente interligados, podendo-se afirmar que o orçamento é um instrumento de apoio à operacionalização da estratégia.

O orçamento abrange as actividades de todos os sectores da Marinha que necessitam de recursos financeiros para fazer face a despesas de funcionamento ou de investimento. Por isso, os programas, os projectos, os sub-projectos ou as actividades elementares lançadas nesses sectores, devem ser detalhados para que a sua contrapartida financeira possa ser estimada, atribuída e controlada com rigor. As rubricas orçamentais que reflectem as necessidades financeiras reais constituem-se como um instrumento de controlo do próprio planeamento de actividades.

2. Processo de orçamentação

Como não existe uma forma única de proceder à orçamentação, a avaliação das alternativas orçamentais que se destinam a permitir o cumprimento dos objectivos deve ser efectuada com grande cuidado, tendo presente que o ambiente em constante mudança é determinante nos custos globais de um projecto. Como medida para reduzir os efeitos negativos de tais mudanças, dividem-se os custos por natureza, dado que alguns são susceptíveis de maior previsibilidade. Para além disso, considera-se sempre uma certa flexibilidade orçamental, indispensável ao ajustamento das acções às condições exigidas pelas mudanças.

Desta forma, se houver um sistemático acompanhamento da realidade orçamental e for efectuado um permanente controlo da respectiva execução, poderá aumentar-se a economia, eficiência e eficácia no dispêndio das verbas disponibilizadas pelo orçamento. Convirá, no entanto, notar que a orçamentação é uma actividade muito mais ampla e complexa do que estimar e agrupar categorias de despesas e receitas em rubricas orçamentais. Com efeito, engloba diversas tarefas, nomeadamente a definição dos níveis orçamentais, a construção do orçamento, a sua validação e as subsequentes classificação e execução orçamental, pelo que permite melhorar a informação, a comunicação e a coordenação internas, e a compreensão dos objectivos definidos. De igual modo, contribui para identificar com maior clareza as responsabilidades sobre a aplicação de recursos e os resultados decorrentes, e para indicar os parâmetros de desempenho e os padrões de controlo.

O processo de orçamentação utilizado pela Marinha resulta das normas de Direito Financeiro vigentes²⁰, decorrendo de um prévio planeamento de actividades, identificando-se os recursos financeiros necessários para cada actividade elementar²¹.

O método de planeamento orçamental da Marinha é definido anualmente, através das “Instruções Técnicas para a Elaboração da Proposta Orçamental” a serem promulgadas e divulgadas pelo Superintendente dos Serviços Financeiros, no âmbito da sua autoridade técnica²² no domínio dos recursos financeiros.

2.4. Controlo

a. Finalidades executivas e funcionais

O controlo é a função do processo de elaboração da estratégia naval que, tendo em consideração padrões previamente estabelecidos, regista os dados numéricos relacionados com a sua execução, compara os padrões com os resultados das acções, assinala desvios e interpreta-lhes as causas. Sobre a base deste exame, o controlo gera as informações necessárias para que o decisor, seja ao nível geral ou sectorial, tome medidas tendentes a garantir a continuação da acção ou a corrigir os desvios, ajustando e reformulando o desempenho ou o sistema administrativo, de forma a assegurar que as acções conduzam aos objectivos estabelecidos.

A função “controlo” tem duas finalidades e exerce-se, tal como a operacionalização, sobre os objectivos a alcançar, as acções a empreender, os prazos a respeitar e os meios a utilizar.

A finalidade de carácter executivo está ligada aos objectivos do planeamento e destina-se a:

- Identificar problemas, falhas e erros que se transformam em desvios ao planeamento, de forma a permitir a correcção e a evitar a repetição;

²⁰ Pelo que se faz uma orçamentação por actividades (*Activity Based Budgeting*).

²¹ Elemento de acção no SIG-DN.

²² “A autoridade técnica é o tipo de autoridade que permite a um titular fixar e difundir normas de natureza especializada, sem que tal inclua a competência disciplinar” (LOMAR, artigo 4.º, n.º 6).

- Corrigir as iniciativas em curso de forma a influenciar positivamente os resultados a obter, para que sejam tão próximos quanto possível dos esperados;
- Verificar se as acções estão a proporcionar os resultados esperados, dentro das situações existentes e previstas;
- Facultar informações periódicas que permitam uma rápida intervenção no desempenho do processo.

A finalidade de carácter funcional está relacionada com procedimentos de gestão e destina-se a:

- Corrigir ou reforçar o desempenho apresentado;
- Informar sobre a necessidade de alterar as funções de gestão (planeamento, organização e direcção);
- Evitar os desperdícios de recursos humanos, materiais, financeiros, tecnológicos, etc.;
- Garantir a manutenção e o aumento de eficiência e eficácia na consecução dos objectivos;
- Informar se os objectivos ou os programas estão a ser atingidos ou desenvolvidos, de acordo com o estabelecido e com os resultados desejados;
- Informar se os recursos estão a ser utilizados da maneira mais adequada.

Uma análise cuidada destas duas finalidades permite verificar que atestam a verdadeira importância do controlo, porque mostram a sua necessidade para a realimentação do processo de planeamento. Para além disso, induzem eficiência no que se refere à optimização dos recursos utilizados para a obtenção dos resultados. Também conduzem a maior eficácia relativamente à relação entre os resultados alcançados e os objectivos propostos ao longo do tempo, bem como quanto à contribuição dos resultados obtidos para alcançar os objectivos estabelecidos.

A função “controlo” inicia-se pela compilação de dados e pela sua análise, tomando por base os objectivos estabelecidos. Esses objectivos podem ser tangíveis ou intangíveis, explícitos ou implícitos, e utilizam critérios de eficiência, de eficácia e de qualidade, devendo ser, sempre que possível, quantificáveis. Embora estes critérios possam variar entre sectores da Marinha, deve-se procurar garantir homogeneidade e integração intersectorial. A comparação do realizado com o esperado implica, também, identificar os sectores a que correspondem os resultados (desvios) apurados e interpretar as causas. A partir dessa comparação, deve ser gerada informação, nomeadamente sob a forma de pontos de situação, que, juntamente com relatórios de actividades e outros relatórios de auditorias ou inspecções, alimentam o decisor. Este, tanto ao nível geral como sectorial, avalia os desvios existentes entre o realizado e o planeado e, em função da sua natureza, procede a eventuais acertos ou reformulações que permitam melhorar o desempenho ou o sistema administrativo. Essas correcções visam sempre a consecução dos objectivos.

A realização das acções correctivas é conseguida pondo em prática medidas destinadas a eliminar os desvios detectados ou a reforçar os aspectos positivos que a situação apresenta. Para isso, a função “controlo” deve:

- Ser realista e operacionalizável, produzindo informações rápidas, correctas e pertinentes para o processo decisório, permitindo reduzir a acção ao estado desejado quando são detectados desvios;
- Estar focalizada em pontos críticos da execução material, de forma a evitar a perda de tempo e o aumento de custos;
- Estar bem explicitada para facilitar o seu entendimento e a sua aceitação pelos vários sectores da Marinha;
- Ser crítica, promovendo a análise das fontes de informação e ajustando os indicadores às necessidades do controlo;
- Ser rigorosa, mas dispor da flexibilidade e agilidade necessárias para fazer face a um ambiente incerto, dinâmico e flexível;
- Apresentar custos menores que os benefícios proporcionados;
- Basear-se em padrões de controlo claros, definidos e rigorosos;
- Ter objectividade, desencadeando sempre uma acção correctiva ou de reforço ao processo de planeamento estratégico em curso.

A primeira forma sistematizada de operacionalizar a função “controlo” na Marinha consistiu no desenvolvimento de uma aplicação informática que permitia o acompanhamento por parte do EMA, OCAD e equivalentes, dos pormenores relativos ao estado de concretização dos respectivos programas e projectos (os dois níveis superiores do mecanismo de controlo), constantes na DPN e nas DS. Para que pudesse ser apreciado o estado de execução da DPN e das DS, esta aplicação produzia ainda relatórios para serem levados periodicamente ao conhecimento do Conselho do Almirantado. Apesar de se terem alcançado alguns resultados, o controlo continuava a ser a fase do processo de elaboração da estratégia naval portuguesa que necessitava de maior atenção e recursos para poder ser convenientemente activado nos diferentes níveis de decisão e acção da Marinha.

Nesse âmbito, o ano de 2009 foi um ano marcante, uma vez que ficou assinalado por várias iniciativas que permitiram um reforço significativo da capacidade de exercício do controlo da gestão estratégica. Em concreto, iniciou-se a implementação da metodologia BSC e de um projecto-piloto da ferramenta EPM. Concomitantemente, a Marinha encontra-se a edificar uma capacidade de *Business Intelligence* (BI) que será determinante para a eficácia com que se irão recolher os dados e apresentar os respectivos relatórios. Além disso, deu-se o primeiro passo para o reforço da capacidade inspectiva, com a criação em lei da Inspeção-Geral da Marinha.

b. Balanced ScoreCard (BSC)

Como já foi descrito atrás, a implementação do BSC foi feita em respeito pela documentação estruturante da estratégia naval, adoptando-se as quatro perspectivas de gestão aí identificadas: missão, operacional, estrutural e genética. Para a perspectiva referente à missão, os objectivos decorrem da LOMAR e da documentação estruturante da estratégia naval. Para as restantes perspectivas, os objectivos correspondem aos elencados na DPN.

O BSC possui vantagens muito vastas no que respeita a todo o processo de gestão estratégica, sendo a optimização da função “controlo” apenas uma delas. Nesse âmbito a mais-valia do BSC resulta do facto de cada objectivo possuir um conjunto de indicadores de desempenho (habitualmente entre um e três), com metas associadas.

Apesar de os objectivos serem plurianuais, os indicadores de desempenho e as metas a atingir são definidos anualmente, em função da avaliação que o CEMA-AMN faz do contexto estratégico. O controlo com base no BSC deve ser permanente, aferindo-se continuamente a evolução do desempenho em cada um dos indicadores, de modo a antecipar eventuais desvios entre a meta estabelecida e o resultado efectivamente alcançado.

c. Enterprise Project Management (EPM)

Conforme foi acima referido, o EPM permitirá gerir portefólios de programas, incluindo os projectos que os compõem, de forma única em toda a Marinha, independentemente do sector.

Este sistema terá os seguintes objectivos macro:

- Apoiar a produção dos planos de actividades e acompanhar a sua execução;
- Efectuar a gestão das DS; e
- Conduzir o planeamento da LPM.

Em termos mais concretos, o sistema permitirá:

- Obter informação de qualidade, para uma tomada de decisão informada a todos os níveis da Marinha;
- Melhorar o planeamento através da possibilidade de ensaio de diversos cenários e da análise dos respectivos resultados previsíveis;
- Melhorar o acompanhamento ao nível dos custos e dos prazos;
- Melhorar a articulação com os diferentes intervenientes no processo de entrega das actividades elementares, que concorrem para sub-projectos, projectos e programas;
- Aferir a diferença entre os níveis de execução material e financeira da LPM, através da interoperabilidade com o SIG-DN.

De facto, parte significativa das actividades desenvolvidas na Marinha constituem programas, projectos e sub-projectos e actividades elementares enquadrados nas DS.

Este modelo de gestão permite aumentar a eficácia das actividades realizadas e promover ganhos de eficiência, respondendo a parte das necessidades identificadas na Marinha, podendo-se destacar as seguintes:

- Gestão dos projectos da LPM na forma de um projecto, com definição de equipa, prazos, informação financeira e tarefas no tempo;
- Procedimentos e directivas para aplicação do modelo necessário para registo, planeamento, execução e controlo das iniciativas inscritas na LPM;
- Evitar o registo em duplicado de informação por parte do utilizador;
- Gerir actividades complexas, que em determinadas situações possuem um ciclo mais amplo de acompanhamento;

- Identificação, análise e priorização de iniciativas concorrentes nos mesmos recursos;
- Planear com eficácia os diferentes tipos de actividades, desde os projectos simples a programas complexos;
- Gerir os diferentes tipos de recursos internos, com economia, eficiência e eficácia;
- Permitir ao decisor visualizar, em quadros de situação, o estado da edificação dos programas e das respectivas componentes, contidas nas DS;
- Comunicar e colaborar facilmente, melhorando a partilha da informação e a coordenação entre as equipas do projecto.

d. Inspeção

Uma das formas de exercer a função “controlo” é através da actividade inspectiva, que consiste na acção de fiscalização e avaliação sistemática, com o fim de levar ao conhecimento do comandante, director ou chefe os problemas existentes.

Quando foi elaborada a LOMAR de 1993, a Marinha pugnou pela criação de uma Inspeção-Geral, que viesse colmatar uma lacuna sentida no âmbito da gestão estratégica do Ramo. Todavia, não foi permitida a criação de novos órgãos, pelo que o problema foi minimizado atribuindo ao EMA incumbências no campo da inspeção, que ficaram sedeadas na Divisão de Planeamento. Além disso, a LOMAR de 1993 criou a Direcção do Apuramento de Responsabilidades, integrada na estrutura da Superintendência dos Serviços Financeiros, com a função de executar acções de auditoria financeira aos órgãos da Marinha.

Não obstante, a actividade inspectiva na Marinha foi-se reforçando progressivamente a partir de 1993. Em 2009, quando foi promulgada a nova LOMAR, já se verificava uma intensa actividade inspectiva em toda a organização. O EMA efectuava inspecções globais e inspecções de segurança, tendo feito em 2009 a primeira inspeção global a um sector funcional. No âmbito da Superintendência dos Serviços do Pessoal, realizavam-se inspecções sectoriais técnicas nas áreas do pessoal, da formação, da saúde e da justiça. No âmbito da Superintendência dos Serviços do Material, efectuavam-se inspecções sectoriais técnicas ao sistema de alimentação, ao armamento portátil, munições e explosivos, ao estado do material, ao domínio do utilizador e aos transportes. O Instituto Hidrográfico (IH) realizava inspecções técnicas aos serviços de navegação dos navios. No âmbito do Comando Naval (CN), a Flotilha efectuava avaliação dos padrões de prontidão, os Destacamento de Mergulhadores Sapadores certificavam o mergulho profundo e a salvação marítima e as Esquadrilhas conduziam inspecções sectoriais técnicas a navios. No âmbito da Superintendência dos Serviços Financeiros, a Direcção do Apuramento de Responsabilidades efectuava auditorias financeiras e auditorias temáticas de curta duração (por exemplo, às cantinas). Finalmente, a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) realizava inspecções sectoriais a capitánias e inspecções técnicas de âmbito restrito (por exemplo, no âmbito das pescas ou no âmbito do registo patrimonial de embarcações).

No âmbito da reorganização de 2009, que culminou com a publicação de nova LOMAR, foi finalmente possível colmatar a lacuna existente nesta matéria, criando a Inspeção-Geral da Marinha²³, à semelhança do que já se verificava nos outros Ramos das Forças Armadas. A actividade inspectiva que se verificava continuará a desenvolver-se, até por se enquadrar no âmbito da autoridade hierárquica (que cada titular de sector possui), da autoridade funcional (que os titulares dos OCAD possuem) ou mesmo, numa interpretação lata, da autoridade técnica (que é o caso do IH). No entanto, a dimensão ou o âmbito de uma inspecção poderão levar o CEMA-AMN a determinar que a inspecção seja feita pela Inspeção-Geral da Marinha. Naturalmente, nesses casos, os especialistas referidos no n.º 5 do artigo 23.º da LOMAR²⁴, serão essenciais à consecução da inspecção e serão escolhidos em face das circunstâncias e das suas valências, sendo apoiados por pessoal da Inspeção-Geral da Marinha, numa equipa multidisciplinar.

Além destas inspecções, a actividade regular deste novo órgão consistirá na condução de inspecções globais, tanto a unidades, estabelecimentos ou órgãos, como a processos e a sectores funcionais da Marinha.

3. CONCLUSÃO

Uma estratégia possui três dimensões fundamentais, inseparáveis e mutuamente dependentes: o processo de elaboração, o contexto e o conteúdo.

O processo de elaboração estratégica consiste na formulação (concepção e escolha da estratégia), na operacionalização (colocação em prática do conteúdo estratégico, num determinado contexto) e no controlo (avaliação dos resultados das acções e interpretação das causas).

O contexto estratégico é o conjunto das circunstâncias externas e internas que determinam o conteúdo da estratégia, elaborado de acordo com o respectivo processo de elaboração.

O conteúdo é o produto do processo de elaboração estratégica, num determinado contexto estratégico.

O objectivo desta comunicação consistiu em apresentar um processo, que se tem revelado robusto e eficiente, de formulação, operacionalização e controlo da gestão estratégica da Marinha. Nesse âmbito, merecem especial destaque dois contributos inovadores.

O primeiro foi a adopção do modelo que Hunger e Wheelen desenvolveram para a gestão estratégica empresarial, com as necessárias adaptações, em função da realidade da Marinha. O processo de elaboração da estratégia naval baseia-se num conjunto de fases inter-relacionadas: análise do ambiente, formulação estratégica, operacionalização estratégica e controlo. Cada uma destas diferentes fases engloba um conjunto de elementos, que devem ser cuidadosamente tratados, para que o processo permita os resultados

²³ Na prática foi uma re-criação, uma vez que existira, entre 1924 e 1968 ou seja durante cerca de 44 anos, uma Inspeção de Marinha.

²⁴ “Podem ser nomeados, por período limitado, especialistas que sejam necessários a inspecções a realizar.”

desejados. A fase da análise do ambiente engloba o externo (oportunidades e ameaças) e o interno (potencialidades e vulnerabilidades). A fase de formulação estratégica inicia-se pela definição da missão da Marinha, da qual decorrem os objectivos estratégicos navais, a modalidade de acção e as políticas sectoriais. A fase de operacionalização estratégica consiste na elaboração de programas, de orçamentos e de procedimentos. Finalmente, a fase do controlo incide na comparação do desempenho verificado com o desejado.

O segundo contributo inovador para o processo de elaboração estratégica foi a adopção da ferramenta BSC na Marinha, quer com o objectivo inicial de medir o desempenho segundo várias perspectivas, quer para a gestão estratégica, a comunicação estratégica e a gestão da mudança. A sua introdução na Marinha visou tirar partido dessas potencialidades no quadro das várias fases do processo de elaboração estratégica. No que respeita à fase formulação estratégica, o BSC constituiu-se como uma ferramenta essencial para a clarificação e a tradução da estratégia naval, sendo ainda aproveitado no âmbito da comunicação institucional. Na fase da operacionalização estratégica, o BSC facilitou a sistematização e o alinhamento da programação com os temas estratégicos e com os objectivos da Marinha. Finalmente, na fase do controlo, o BSC potenciou a medição do desempenho, de uma forma abrangente, fruto das quatro perspectivas de gestão adoptadas.

Para finalizar, importa acentuar que, tanto o modelo de Hunger e Wheelen como o BSC, foram desenvolvidos para organizações privadas. Por isso, o seu ajustamento a um departamento do Estado e, em concreto, a um Ramo das Forças Armadas, exigiu um grande esforço de adaptação e de harmonização. Isso permitiu que eles se afirmassem como peças-chave para perceber melhor a Marinha de hoje e para projectar a Marinha do futuro. Permitiu, também, que se constituíssem como uma excelente ferramenta de comunicação interna e externa, permitindo explicitar e divulgar o rumo que a Marinha pretende seguir e a forma como a Marinha actua.

PERÚ: ENCONTRO INOPINADO COM PORTUGUESES DO VICE-REINO

Homenagem a Gonzalo de Reparaz Ruiz

Comunicação apresentada pelo académico
Rui Ortigão Neves, em 24 de Março

Permitam-me uma introdução à circunstância desta comunicação.

Quando, há trinta e tal anos, regresssei duma viagem ao Perú, trazia como propósito firme, face ao que constituiu a verdadeira surpresa dessa visita, investigar a presença de Portugueses no Vice-Reino do Perú.

Comecei por procurar literatura sobre o tema e nada encontrei. Depois, lembrando-me da existência, num modestíssimo prédio de dois pisos, da rua de S. Sebastião, duma placa que anunciava aí o «Consulado do Perú», ocorreu-me contactar o cônsul daquele País e se nunca vira qualquer actividade naquele edifício, habitualmente de portadas fechadas, a verdade é que nunca ninguém atendeu ao telefone, apesar da minha insistência.

Poderia ter escrito uma carta mas não o fiz.

Sem querer desistir telefonei então para a Embaixada peruana. O meu objectivo era saber se poderia aí consultar alguma Enciclopédia do país que me abrisse as portas ou me desse pistas para aquela tarefa que me propunha levar a cabo, ancorado apenas no meu interesse pessoal em aprofundar a “minha descoberta”. A reserva, senão mesmo a descon-fiança, com que da embaixada responderam às minhas questões, fizeram-me, à segunda ou terceira tentativa, compreender que só no Perú poderia ter apoio para ir mais longe.

Tinha, no entanto, acabado de chegar e isso, além de me ir tomar um tempo de que não dispunha, implicava uma nova viagem e uma estadia de duração imprevisível e financeiramente inexecutável. Acresce que já tinha devolvido o «Guia Reparaz Del Peru» que me tinham emprestado e o que tinha comprado para mim e que em boa hora substituiu aquele, tinha ficado esquecido num táxi de Puno.

Do motorista, com um apelido manifestamente eslavo, a quem, assim mal iden-tificado, escrevi pedindo que mo mandasse pelo correio, a ser pago no destino, fiquei naturalmente, sem resposta.

Assim, desarmado do meu único apoio e perante a realidade que se erguia, o pro-jecto foi esmorecendo mas nunca esquecido.

De facto, durante a XVII Exposição, em 1983, tendo frequentado, minha Mulher e eu, vários colóquios e participado noutras actividades culturais conheci alguns recém licenciados em História que, inclusive, recebi em casa, a quem revelámos o enorme manancial que seria este tema de investigação.

Talvez por o Oriente exercer um ancestral fascínio, ninguém pareceu manifestar um mínimo de curiosidade pelos nossos compatriotas que, em terras da América Castellhana, de diferentes modos se haviam afirmado, entre as costas do Pacífico e os picos dos Andes. Mesmo naquele Oceano só os poucos que deixaram o seu nome ligado às ilhas que descobriram me parecem vagamente lembrados talvez pelo facto de terem servido a Coroa de Castela, embora em parte, durante o período da União Real das várias coroas dos Reinos peninsulares, entre 1580 e 1640 ou 1668 como surpreendentemente insistem ainda alguns autores espanhóis.

Os anos passaram e num novo impulso ocorreu-nos consultar bibliotecas e na Sociedade de Geografia o nosso sonho soçobrou mais uma vez soçobrou quando descobrimos uma obra «Os Portugueses no Perú» dum tal Reparaz, afinal o Autor do Guia que nos fora emprestado e seguíramos, havíamos comprado e perdido, e, ao regressar a Lisboa, devolvido.

Assim, prisioneiro de um mínimo de ética, não como historiador, pois não sou sequer licenciado em História, de novo devolvi, tirados os necessários apontamentos do Guia que para o efeito voltara a pedir emprestado e resignei-me a ver o assunto esquecido numa prateleira da Biblioteca da Sociedade de Geografia cerca de mais uma década.

No entanto, inconformado com tanto silêncio, há uns dois ou três anos propus-me fazer aqui na Academia de Marinha esta comunicação mas não tive resposta quanto à aceitação do tema.

Uma má sina, terei pensado...

Foi pois com imensa surpresa que vi publicada a data de hoje quando já nem sequer sabia, nem sei, onde param os tais apontamentos.

Havia que recuperar as minhas pobres fontes...

Como há muito não sabia da viúva do casal de Amigos que me haviam emprestado o precioso Guia, foi com alguma apreensão que aprocurei e tive a grata felicidade do Guia estar ainda na sua posse e de ter acedido a novo empréstimo.

O mesmo que leváramos para Lima e em que afinal baseamos a nossa intervenção.

Ei-lo pronto a ser devolvido, à Sr.^a D. Fernanda Gamito, ausente por razões de agenda pessoal, a quem, pelo seu gosto da leitura e da viagem, ficamos a dever este nosso encontro hoje, depois de três décadas em que continuámos sem ouvir falar daqueles nossos compatriotas que tínhamos de memória e que fácil e surpreendentemente reencontrámos ao retomar o trabalho.

Voltar à Sociedade de Geografia foi o segundo passo e fi-lo para deparar com outras obras do mesmo autor.

Por tudo isto acrescentámos como subtítulo – Homenagem a Gonzalo de Reparaz Ruiz!

Foi na Internet que descobrimos o que dele sabemos e que no fim revelaremos a quem não o saiba.

Por agora, desembarquemos no Perú! De avião, pacificamente, em terra que foi de... Portugueses.



Mostrado o mapa da viagem, continuemos por partes!

Entre o desembarque de Francisco Pizarro, em 1534, à frente de uma reduzida hoste de 130 a 250 homens e de 80 a 215 cavalos, na costa do Perú, e 1541, viveu-se no País um largo período de agitação, com sublevações de Índios (Manco Inca – 1536) e sangrentas guerras civis entre os «Conquistadores» (almagristas contra pizarristas) a ponto de tanto Diego Almagro como Francisco Pizarro terem acabado assassinados.

Só a partir de meados do século XVI, com o envio de Vice-Reis que vão impondo a ordem e organizando o País, se entra, a partir de 1555, num período de acalmia.

«Diez y seis años después de la conquista, tras las mortandades de las guerras civiles, había en el Perú, más de 8,000 españoles, ninguno de los cuales quería trabajar en labranzas ni oficios mecánicos» como José de la Riva Agüero refere.

«Venían extranjeros en número creciente, particularmente Portugueses e Italianos» informa-nos o autor do Guia que sigo, o nosso homenageado, Gonzalo de Reparaz Ruiz que, em contínuo, citarei sempre em Português!

Traduzindo do Castelhana, embora na maior parte transcrevamos Gonzalo de Reparaz Ruiz no original, «O auge da riqueza da colónia produziu-se sobretudo na segunda metade do século XVI e no século XVII. Do Perú saem cerca de dois terços da prata que mantém de pé o Império Espanhol. Nos fins do século XVII e nas primeiras décadas do século seguinte, grande parte das minas, do comércio e da navegação mercante achava-se nas mãos de Portugueses, até 1635, ano em que foram vítimas da Inquisição».

Com esta introdução ao Guia que tive o cuidado de folhear em vésperas de partir, e dois outros livros; um, então da maior actualidade, «PERÚ, Exército, Nação e Revolução» e outro sobre a «Vida Quotidiana No Perú no século XVIII» que ia lendo durante as trinta horas de combóio, através dos Andes, e nos voos entre as cidades, ao longo dos cerca de quinze dias passados no País, levava, imagine-se, a minha curiosidade, ao... rubro!

A propósito do nome do Perú, que só em 1527 aparece escrito, e da sua origem popular, diz que “De la voz del pueblo a las obras eruditas no había claro mas que un paso. Y lo dio en 1529 un célebre cartógrafo portugués al servicio de España, Diego Ribeiro. Que sepamos los primeros mapas en que aparece buena parte de la costa del Perú son los de ese año que de dicho cartógrafo existen en las bibliotecas del Vaticano y de Weimar. Es en esta última donde se encuentra además la primera mención del nombre del Perú en un mapa.”

Numa legenda desse mapa refere-se a data de 1527 da descoberta e se fala do ouro e da prata, das gentes e das “ovejas de que hazem paños”, as lamas, e de grandes cidades muradas e grandes casas de oração... que “Francisco Picarro” e o hábil piloto Bartolomé Ruíz tinham achado em “la Tierra del Perú”, o que é, por assim dizer, a certidão de baptismo da Nação sul-americana.

Apesar de tudo; terramotos, incêndios e destruições, são ainda hoje visíveis os testemunhos do elevado nível atingido nas Artes, entre 1550 e 1700 e mesmo durante o século XVIII, início de uma lenta decadência a que o terrível sismo de 1746, destruindo 80% da Cidade dos Reis, deu o golpe derradeiro à Lima actual, fundada por Pizarro em Janeiro de 1535.



Acresce que o Pacífico peruano, até à chegada, em 1578, de Drake, com outro Português também esquecido entre nós, foi um mar espanhol, novamente perturbado, entre 1600 e 1643, curiosas datas, por três tentativas de holandeses que, fechados os portos portugueses pelo nosso Filipe I se decidem a cruzar o Equador em 1583, em direcção ao Índico, como tantas vezes aqui ouvimos dizer, mas também àquele Oceano onde pretendiam apoderar-se de Potosi ou seja da fonte da riqueza espanhola, como o fizeram no nosso Hemisfério.

Na capital, o inicial poder dos Vice Reis vai declinando e estava já longe de ser tão absoluto como fora pois quer a Audiência quer a Igreja lhe disputavam o poder civil, em particular a Inquisição, como, em 1617, deixou escrito “un viajero portugués al mencionar que el Santo Oficio tenía su sede en Lima... “la Inquisición, tan temida y aborrecida en todas las gentes”.

Deste nosso compatriota não se sabe o nome!

Se à Audiência competia um parecer final sobre a governação de cada Vice-Rei, a Inquisição não se inibia de se intrometer, à sua maneira, nos assuntos civis e económicos «sob pretexto de “Judaísmo” o de “luteranismo”» e assim não admira que Vice-Reis de carácter mais débil se sentissem manietados, como ocorreu no «proceso de los portugueses y de la confiscación de sus bienes por la Inquisición con la entusiata aprobación del citado /Vizorrey/ Conde de Chinchón – 1635 – 1639» homem de «carácter apocado» como lembra o Autor que seguimos.



Palácio do Governo



Palácio do Arcebispo

Em 1630, escrevia Frei Boaventura de Salinas Y Córdova que em Lima a passos da Plaza de Armas, a típica Plaza Mayor da América Castelhana, de que damos cinco imagens bem como, na sequência, do que vier sublinhado havia, na «Calle de Mercaderes», mais de duzentas lojas e bancas que comerciavam cinco a seis milhões de pesos ou Reales a Ocho (cerca de 18 milhões de USD de 1976) de mercadorias de Espanha, do México e da China.



Catedral



Segundo um documento contemporâneo da Inquisição, esta opulenta actividade económica da cidade estava em grande parte na posse de Portugueses, proprietários da maioria das lojas, os quais, continuando a citar, “...de tal suerte se habían señoreado del comercio – diz o frade – que desde el brocado al sayal y desde el diamante al camino, todo corria por sus manos”.

Um desses ricos mercadores seria João Baptista Peres (na grafia portuguesa) a quem, sem qualquer fundamento documental, o romancista peruano Ricardo Palma (séc. XIX) atribuiu a posse da Casa de Jarava, a segunda mais antiga casa senhorial de Lima, do rodar do século XVI para o XVII, para, nas suas «Tradiciones Peruanas», aí situar uma sacrílega flagelação dum Cristo crucificado que teria justificado a perseguição de 1635.



Rua dos Mercadores

Deste, pelo citado Livro da SGL, do mesmo Autor, sabemos que a Manuel Baptista Peres, parente daquele e natural de Ançã, chegado em 1618, a Inquisição lhe confiscou além da casa, uma Biblioteca, uma Pinacoteca e uma fortuna avaliada em 750.000 pesos ou “reales de ocho” (2.500.000 USD/1976), sem contar com a sua Fazenda «Bocanegra» onde se encontra o limenho, ... aeroporto onde desembarcara.

Continuando, o Autor, Gonzalo de Reparaz Ruiz, ele próprio também historiador, informa, acrescentando que foram encontrados por si, documentos que permitem deduzir que, “además del comercio terrestre, los Portugueses dominaban entonces buena parte del tráfico marítimo, que poseían navíos mercantes y que no pocos capitanes, pilotos y maestros, y aun buen número de marineros de los mares del Perú, eran lusitanos.”

Acrescenta ainda “Es sabido que dos célebres descubridores del Pacífico que salieron del Callao\ (Luis Vaz de Torres y Pedro Fernandes de Queiroz) habían sido anteriormente pilotos en las costas del Virreinato. Añadamos que el puerto de Lima, El Callao – base de toda esta actividad marítima -, era muy activo entonces y que en él había siempre unos cuarenta navíos entre los que entraban y salían, cargaban e descargaban.” No Pacífico...



O Pacífico entre Callao e Macassar

Em diversas áreas se distinguiram outros Portugueses ou Luso descendentes como Diego de León Pinelo, nascido já em Córdoba del Tucumán, em 1608, e falecido em Lima, em 1671 onde está sepultado num sarcófago na cripta da Igreja do Sacrário, entre o Palácio Arcebispal e a Catedral , na mais antiga paróquia de Lima.

Fora enviado por seu pai, Diogo Lopes de Lisboa e Leão, a estudar em Salamanca (doutor em 1630), vindo a ser catedrático e reitor da Universidade de São Marcos no Perú.



Igreja do Sacrário

Profissionalmente foi, no Século XVII, um célebre advogado que gozou da confiança de vários vice-reis, em especial do Conde de Lemos.

Do Livro sabemos ainda que o pai mandara vir de Portugal, em 1605, a mulher e os dois irmãos mais velhos e que um deles, António, foi, depois de 1621, ano em que vai para Espanha, catedrático em Salamanca e membro do Conselho das Índias (com residência em Madrid), historiador e considerado o fundador da bibliografia americana.

Desta fonte sabemos que o outro irmão, João, foi um virtuoso e douto clérigo que foi confessor de vice-reis e do Arcebispo de Lima.

Noutra igreja, “La Merced”, que, diz no Guia, terá sido a primeira construída em Lima e que além de violentas catástrofes telúricas sofreu numerosas intervenções humanas, numa pequena capela, com pinturas murais, a que se acede pela sacristia, uma Lápide indica que ali está sepultado Frei Gonçalo Dias de Amarante, “mercedário português que se hizo célebre por su bondad y caridad; pasó sus últimos años en el Callao, donde falleció en 1618 (y no en 1638, como por error dice la lápida)” e para aí trasladado em 1747.



Igreja e claustro das Mercedes

Não posso deixar de referir, embora fora do contexto do título da nossa intervenção, a Igreja das Nazarenas.

Construída num lugar “donde habia unas chozas en que vivían negros angolanos. Uno de ellos pintó en una pared un Cristo crucificado, pared que no se vino abajo, como sucediera con todas sus vecinas – al producirse el terremoto del 13 de noviembre de 1655”. Este facto levou à construção de um novo templo, a que este Senhor dos Milagres se tornasse o Patrono de Lima e a que, desde então, em 18 de Outubro, se realize uma entusiástica e concorrida procissão que dura vários dias.



Igreja das Nazarenas e Senhor dos Milagres

Será, ocorre-me, Santa Rosa de Lima, o primeiro santo de raça negra a ser canonizado, de origem angolana? Não sei...

Passemos à Igreja de S. Francisco, cujo Convento originalmente ocupava quatro quarteirões, “cuadras” no original. “El principal arquitecto...tal como la vemos hoy fue el portugués Constantino de Vasconcellos, nacido en Braga y que se hallaba en el Perú en 1632; después de pasar años como minero en Huancavelica, se instaló definitivamente en Lima en 1657, dedicando-se a “trazar” como afirma Guillermo Lohman Villena, “los planos de su obra maestra conocida: la iglesia de S. Francisco, que no alcanzó a ver terminada. A ella dedicó todos sus desvelos, dirigiendo la reconstrucción hasta que le sobrevino una muerte acelerada” sendo sepultado em 1668, no ano em que Filipe IV de Castela reconheceu a Casa de Bragança como reinante em Portugal.

O conjunto “Fue proclamado Palacio Pontificio por el Papa Clemento X, dada su esplendidez”!

E mais. Tem resistido “tal como la concibió” aos mais violentos abalos, os de 1687 e de 1746.

Mas os Portugueses não se ficaram, além do mar, pelas costas do Mar do Sul, descoberto, em 1511, por Vasco Nuñez de Balboa, cavalgando para sul, daí a estranha designação de Mar del Sur, revelado afinal como o maior Oceano, o Pacífico, pelos marinheiros portugueses, a começar por Fernão de Magalhães.



Igreja de S. Francisco
(O portal, posterior, é exuberantemente castelhano)

Os Portugueses também escalaram as alturas dos Andes que calcurriaram.
Começemos por Cuzco e pela sua Plaza de Armas.



Cuzco, Catedral e igrejas na Plaza de Armas

Cuzco, a capital do Império Inca, a 3.326 m de altitude, é refundada pelo Pachacutec Inca Yupanqui (1438 – 1471), que a destrói, depois de previamente a ter despovoado, para a reconstruir segundo um novo traçado, em vinte anos, recorrendo a uma força de

trabalho de cinquenta mil homens vindos de todas as regiões conquistadas. Dividida em quatro bairros, como aliás o seu Império, em torno da praça onde ficaram os palácios imperiais. No topo, a fortaleza de Sacsayhumamán, domina a cidade. Dotada de uma torre central onde poderiam caber cinco mil (sic!!) “españoles”, diz-nos um companheiro de Pizarro que com ele entrou em Cuzco em 15 de Novembro de 1533.

As muralhas são feitas de pedras tão grandes que ninguém diria que postas por mãos humanas, talhadas de tal maneira que encaixam de forma tão perfeita que não cabe entre elas uma folha de papel, diria eu. Notável a Pedra dos doze ângulos!



Cuzco, muralhas incas e Pedra dos doze ângulos

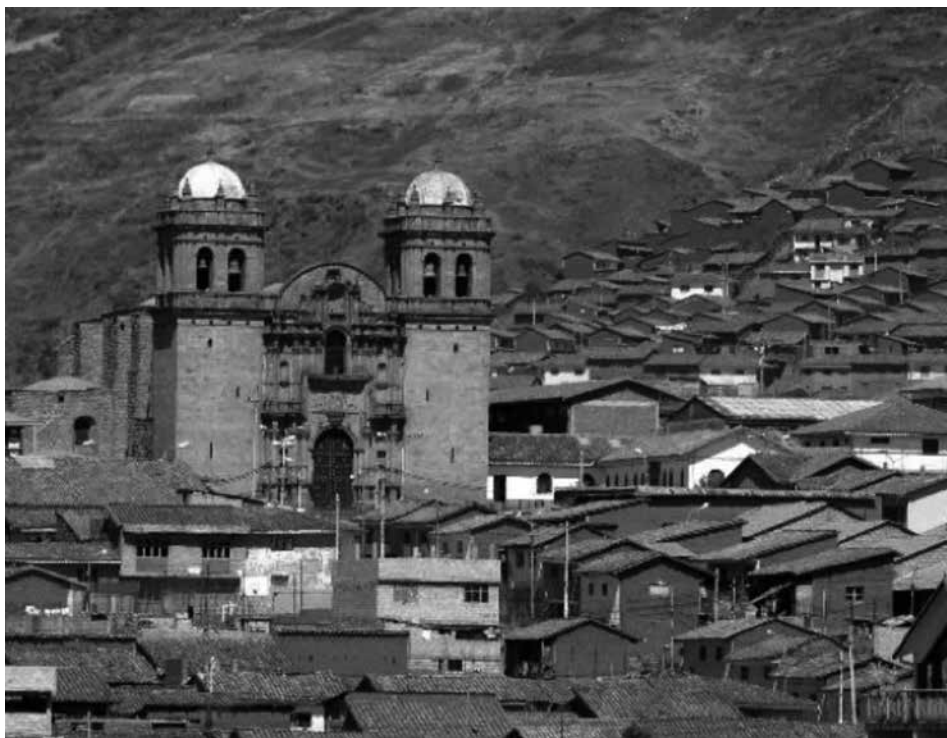
A pedra destas construções além, de dimensões sobre-humanas (chegam a atingir as 50 toneladas), vem de locais distantes por vezes da outra margem dos rios. Tudo obra dum povo que desconhecia a roda.

A cidade expande-se (agora tem já 12 bairros) e o novo Imperador Tupac Inca Yupanqui manda incrustar esmeraldas, pérolas e turquesas nos muros e constrói um jardim artificial com plantas, lamas e pastores de... ouro. As paredes do seu palácio são revestidos de conchas marinhas vermelhas, e mármore “policrónico”. Tal opulência espalha-se e a sua fama chega longe.

“Hipnotizado por esta leyenda del Dorado llegaba ya el primer europeo que pisó el suelo de lo Império, por 1521 o muy poco después: el portugués Aleixo Garcia, que llegó hasta cerca de Chuquisaca al frente de un ejército de chiriguano” Note-se que “com estos indígenas del chaco septentrional penetró en efecto hasta los Charcas, en la actual Bolívia”.

Do Livro sabemos que náufrago de uma das primeiras expedições ao rio da Prata mete-se nesta aventura com outros companheiros à frente daqueles ferozes índios. Nada mais se sabe dele.

Logo, poucos meses depois da conquista (1534) ”un compañero portugués de Pizarro, Fray Pedro Portugués, llamado también Fray Pedro de los Algarbes, fundó la Iglésia de y Convento de San Francisco del Cuzco”.

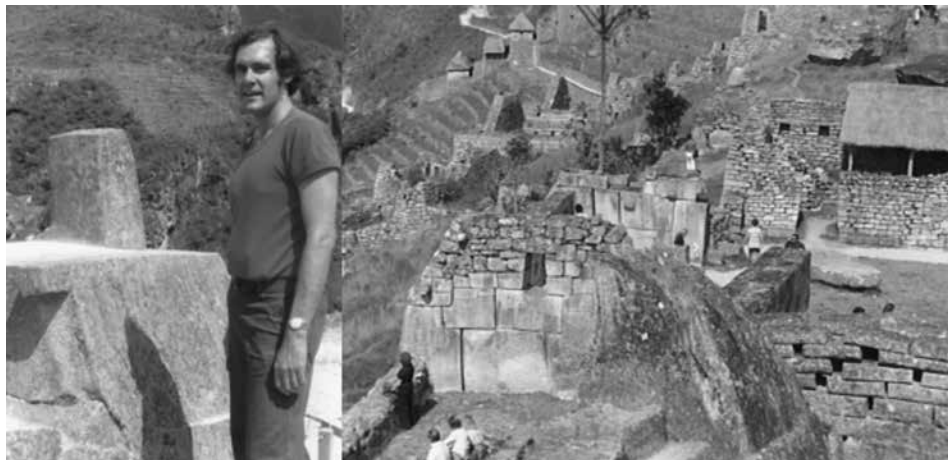


Convento de S. Francisco

Um violento abalo destrói a cidade em 1650 mas o convento sobreviveu em parte.
De Cuzco, onde chegáramos num pequeno bimotor a hélice, fomos a Machu-
-Pichu, ida e volta dez horas de comboio,



O comboio para Machu-Pichu



O Templo do Sol e o Declive da Terra

E de Cuzco para Puno, rodeados de um povo gentil mas pouco comunicativo (muitos não falam Castelhana!), onde o culto da cor é evidente.



De Cuzco a subir até La Raya, 4319 m, e daí a descer até Puno,
10 horas de comboio a 25 Km/hora

Em Puno visitámos ainda, num gasolina sobrelotado, o Povo Uru nas suas Ilhas Flutuantes.



Procissão familiar no porto Lacustre de Puno



Miúdos Urus sobre um chão flutuante e com um afirmado Danie

Na zona de Titicaca e Collao, mais exactamente nos arredores de Puno está a vila ou aldeia (“Pueblo”) de Chucuito, a capital da tribo aymara dos Iupacas, chegando o Titicaca a ser designado por Lago de Chucuito. Se em 1550 era “la mas principal Y entera población” daquele grande reino de Collao, em “1617, según la “Descripción General del Reino del Perú” de autor anónimo português, vivian em Chucuito muchos españoles y ... obteniendo el Gobernador 50.000 pesos al año y las Cajas Reales 100.000, según cálculo del desconocido Lusitano”

Deste autor anónimo português é a referência, porventura a mais antiga, ao Lago Umayo e, na pequena península de Sillustani, às espantosas torres de pedra, “chulpas”, Blocos travados por esferas, também de pedra, que considerava “las más famosas antiguallas y edificios que se hallan en todo el Perú... las sepulturas” como, acertadamente, lhes chama por se ter verificado serem os túmulos dos Chefes Hatuncolla ou de Collao Grande.



Península de Sillustani e Lago Umayo

Como diz o Autor do Guia “a solidão e a austeridade da paisagem e o silêncio que reina – o todo constitui um conjunto impressionante que merece uma visita”. Ao entardecer, como nos aconteceu, apesar das nuvens, esmagador.



As dimensões, o desenho e o sistema de travamento dos blocos de pedra

As quatro, segundo a organização administrativa inca que já assinalámos, das paróquias e respectivas igrejas de Juli, que não visitámos mas assinalamos por que testemunham a importância da, hoje, pequena cidade, que terá servido de centro de preparação de missionários Jesuítas destinados às Missões do Paraguai e dos Mojos, ao arripio da tradicional atitude missionária Castelhana mas à semelhança do que acontecia em Goa, para o Oriente, e depois em Macau, em relação ao Extremo Oriente. De notar que os Jesuítas, no Brazil estão presentes desde 1549 (D.João III) e nas Américas de Castela só após 1566 (Filipe II).

Este anónimo Português deverá ter conhecido bem o Vice-Reino do Perú porquanto dele são ainda citadas impressões de outros locais do País, que não visitámos, como Ayacucho cuja prosperidade, em 1617, assinala referindo que é “ciudad rica y de buen trato de mercaderes” quer dizer, citando ainda o Autor, de activo intercâmbio comercial “tierra muy templada donde se coge mucho trigo y maíz y todas las cosas que se crían en el Perú se hallan en esta ciudad”.

Será este anónimo Português o mesmo “viagero” e ainda o autor da “Descripção”? Pelas datas (1617) diremos que é um só ou quando muito, duvidamos, dois. Reparaz, porém, dir-nos-ia...

Sabemos da importância das minas de prata de Potosi (...) mas menos conhecido, cremos, será a importância das minas de mercúrio, mineral indispensável, pelo menos naquele tempo, para a exploração da

prata. Pouco antes de 1560 tinha sido encontrada, nos arredores do que viria a ser a cidade de Huancavelica (1572), uma pequena jazida de mercúrio que fez da região um importantíssimo centro mineiro, principalmente nos séculos XVI e XVII. Pois o descobridor dessa primeira mina foi Henrique Garcês, Português.

Do castelhano do Autor transcrevo “Al fines del S. XVI y en el primer tercio de lo siguiente alcanzaran gran influencia en Huancavelica mineros y comerciantes portugueses, en cuyas manos estuvo buena parte de la riqueza local.”

É também Henrique Garcês quem introduz, em 1559, a técnica da extracção da prata usando o mercúrio, iniciativa que permitiu que, esgotada a prata pura, de Potosi se continuasse a mandar prata para Espanha (130.000 ton ao longo de 250 anos).

Para esta actividade associa-se ainda a dois portugueses, Pedro Pinto de Sousa e Afonso Peres de Ceia.

Curiosamente este minério era transportado por mulas e lamas até ao porto de Chincha e daí era desembarcado em Arica, donde seguia por terra até Potosi.

Este nosso compatriota era, além de mineiro, certamente abastado, um homem de cultura porquanto traduziu para Castelhano os «Lusíadas» e ainda a obra de Petrarca. No Livro vemos que era “animador... de poetas peruanos”, que a sua tradução de Camões, publicada em Madrid em 1591 e dedicada a Filipe I, que lhe não terá dado a atenção esperada mas que a de Petrarca recebe rasgados elogios de Cervantes.

Como Literato, segundo autores peruanos, “nunca terá sido superado, Garcês, até hoje”!

De facto aquele negócio do mercúrio, que durou cerca de dois séculos, deixou rastos do rústico esplendor montanhês, cito o Autor, que se deveu às suas minas do precioso minério líquido numa região dificilmente acessível da serra andina.

Capciosos ou não, os argumentos da Inquisição terão servido os interesses económicos dos súbditos do Reino de Castela em desfavor dos do reino de Portugal, embora ambos ao serviço dos Habsburgos peninsulares, numa pretensa União Pessoal de Coroas que o que tinha de mais comum era a cobrança de impostos para guerras que, ao tempo, não eram, seguramente, nossas e, na verdade, nem dos súbditos dos seus outros Reinos de Espanha.

Continuando, lamento não ter dado um salto, ali mesmo ao lado, a Copacabana!

Não! Não me refiro à famosa praia carioca. De um opúsculo «Pontos Turísticos da Cidade do Rio de Janeiro», editado pela Prefeitura daquela Cidade, da autoria de Maria Elisa Ramalho Ortigão, retiro “Copacabana é a praia símbolo do Rio de Janeiro ... /mas foi/ a igreja de Copacabana (cuja santa nos veio da península de Copacabana no lago Titicaca que fica na fronteira do Perú com a Bolívia) que deu o seu nome ao lugar”.

Se bem me lembro do que a autora me disse, estará associado a uma promessa decorrente duma tempestade que surpreendera um galeão espanhol, vindo do Perú, ao largo do Rio onde, salvo, arribou.

Retomando a nossa gélida viagem nocturna, enfiado num salvador “Poncho” que um prestável Peruano nos emprestou, mais dez horas pelos Andes, temos Arequipa que, nos tempos do Vice-Reino, era uma cidade activa e comercial devido a ser uma escala importante do escoamento da prata de Potosi, o tesouro que sai das Charcas, a caminho do porto de Arica e daqui para Callao, donde seguia para Espanha, directamente via Estreito de Magalhães ou por Acapulco, no México.

Massacrada por violentos terremotos, como aliás todo o Perú, a «cidade branca», veja-se a Casa «Moral», distingue-se por isso das outras, de cor térrea que, construídas ou não sobre muralhas incas, mais fazem lembrar os pequenos *pueblos* da Meseta Castelhana mas que tem na importante e sólida que foi da família Quirós, o mais tipicamente lema de fidalgos castelhanos a que nem Gonzalo de Reparaz resiste mencionar; «Después de Dios, Quirós».

Além de uma cidade na fronteira do Brasil que no século XIX se terá coberto de azulejos portugueses mas que não visitámos, o Guia fica-se por aqui.

Para que no entanto se tenha uma ideia do que foi a riqueza destes “Peruleiros”, como se designavam os Portugueses no Perú, a cobiça despertada nos Castelhanos locais e a sanha da Inquisição vejamos como, na correspondência entre o Vice-Rei D. Luiz Velasco (1586-1604) e o Governador de Buenos Aires, se assinala com desagrado a presença de Portugueses vindos do Brasil, “gente sospechosa” e indesejável como se lê nas “Leyes de Índias”, em plena União das Coroas.

Dois Portugueses, ambos referenciados em 1603 e largamente documentados na documentação da Inquisição, são:

Pedro Fernandes Viana, de Vila Real de Trás-os-Montes, e Baltasar Casado de Viana do Castelo, este a propósito da sua fortuna, acumulada entre 1560 e 1635, ano em que falece.

Outro, Garcia Mendes de Dueñas, natural de “Olivencia”, tem no Banco de Juan de La Cueva, 124.603 Reales de a Ocho (ou pesos) e na sua loja, em mercadorias da China, 40.000 pesos, no total uns 500.000 USD de 1976.

Só onze dos presos (1635) somam em bens de prata, 461.210 pesos ou 1.500.000 USD/76.

“... mas há ainda tantos documentos por examinar” queixa-se Gonçalo de Reparaz que continua a enumerar, dentre os mais ricos: Alvaro Mendes e Jorge da Silva, ambos com boas casas, minas e fazendas; além do já mencionado Manuel Baptista Peres, o da fazenda Bocanegra, e Sebastião Duarte, cunhado do anterior, de Montemor-o-Novo, com jóias num valor estimado (por baixo) de 200.000 pesos.

Além destes, oito Portugueses, cujos bens estão bem documentados e incluindo os guardados na famosa arca de “Três Chaves”, no montante de 1.788.000 pesos.

O somatório destas fortunas dá, segundo Reparaz, um terço de todos os metais preciosos que as Américas de Castela mandavam para Espanha durante um ano.

Era o comércio de “ropa de China”, designação geral das mercadorias do Extremo Oriente, Via Galeão de Manila que partia do México combinado com o “navio de permiso” que saía de Callao para Acapulco, também anual, e envolvendo também mercadores Portugueses na Ásia, incluindo Macau, o que tornou familiar, nesse continente, a presença dos pesos peruanos, aí designados “Pardaos de Reales” que, em 1597, tanto surpreenderam os recém chegados holandeses.

Charles Boxer refere, em 1625, 10 a 22 navios portugueses de Macau, Malaca e Coromandel no porto de Macassar, nas Celebes, em negócios de um total de 500.000 pesos/ano em que Macau representava por si, 60.000.

Então todos os Castelhanos ansiavam por um sócio Português pois “A gente abastada emprestava-lhes os seus capitais, tão grande era a confiança que, no talento comercial e probidade deles, tinha honestos pagavam pontualmente os juros.

Presos em 1635, no ano seguinte a Audiência de Lima queixava-se já da precária situação do comércio local mas os inqueritos e interrogatórios da Inquisição, movida por notórias causas económicas, prosseguiram até que se produz, em 1639, “el auto de fé más sangriento de quantos registram los anales de la Inquisición en América” segundo o historiador peruano José Toríbio Medina.

Mas Gonzalo Reparaz Ruíz nas sua continuadas pesquisas regista outras presenças lusitanas.

“Lope Martim Pereira, de nación Lusitano, que yo conoci, era de los primeros conquistadores” diz Gonzalo de la Vega, companheiro de Pizarro.

No mar como militares temos que João Fernandes é o Almirante, em 1532, da frota do Adelantado Pedro de Alvarado que chegou ao México com Cortez e que foi o conquistador da Guatemala. Diz-nos ele; “vinieron dos Potugueses a esta província para pilotos, hombres de mucha experiencia y habilidad en navegación”.

O outro, Genes de Mafra, Piloto Mor daquela frota seria o segundo piloto de quem Alvarado diz que era “uno de los mayores hombres de esta Mar del Sur que ahora se sabe, porque fue com Magallanes y há hecho otros viajes por ella”

Entre os descobridores temos Pedro Fernandes de Queiroz, nascido, em 1565, Évora que, chegou ao Perú em 1589, descobriu, em 1605, as Ilhas Marquesas, e Luiz Vaz Torres (dado em Espanha como espanhol) que descobriu o estreito de Torres, entre a Austrália e a Nova Guiné e fez, em 1606, a primeira travessia directa entre o Perú e as Filipinas.

Como armadores / proprietários temos Manuel Rodrigues de Lisboa, “dueño y mestre” do seu navio.

Com o mesmo apelido e de Lisboa temos um Jorge e um João, a quem se associam dois outros desconhecidos Portugueses.

Em matéria de naufrágios temos: o caso da Nau Santiago que naufraga no Equador e em que cinco dos teze marujos são Portugueses.

E, em 1617, o do “San Gregório”, na Costa das Esmeraldas, também no Equador, em que o Capitão Manuel Dias, o Piloto Sabastião Abogado, o Mestre António Peres, oito dos dezasseis marujos e quatro passageiros são Portugueses.

Nos Andes como pioneiros temos em Cuzco, também em 1534, ano da sua conquista, temos um Ximon Português.

E como mineiros, um anónimo que, com o seu criado, um Índio Hualpa, anda pela região de Poreo (?), próximo de Potosi. Será este Índio quem descobre as famosas minas de prata. Reparaz assinala, com espanto, que não falando o índio nem Português nem Castelhana isso significaria que o seu patrão, notável, falava com ele em... Quechua.

Em termos de agricultores temos Cinco Lusitanos, lavradores e almocreves no Vale de Montero, nos Andes.

Nas cidades como:

a) Mercadores – um Mendes que, em 1535, manda do Panamá mercadorias para Cuzco.

b) Comerciantes – três ”portugueses estantes en El Rey”, Lima, associam-se para comerciar (1549) a quem se associa Pero Fernandes, vindo de Lisboa, em 1551.

c) Religiosos – Bispo-mercador de Tucumán, Frei Francisco de Vitória inicia o Comércio do sul do Perú com o Brasil, depois de na juventude ter sido grumete, tratador de cavalos, moço de “tienda” em Lima e frade, fase em que enriquece, antes de ser feito Bispo. Ajudado por Francisco Salcedo, de Faro

Nos setenta e um Processos de Portugueses no Arquivo de Lima Gonzalo de Reparaz detecta 51 nomes, dos quais apenas cinco já aqui citámos.

Vamos apenas mostrar essa Lista

Nome	Profissão	Natural de	
Nuno Rodrigues de Azevedo	Mercador		
Duarte Nunes de Seia	Capitão		Veio de Angola
João da Silveira	Minas		Humcavelica - Pai de
Miguel da Siveira	Minas		(ou filho?) e de
Gaspar da Silveira	Minas		Fez fortuna e tinha grande Crédito
Francisco Henriques			Mais dois sócios
Álvaro Rodrigues			
Gaspar Rodrigues Pacheco			
Álvaro Gonçalves Henriques			
Jorge Tavares			
Brás Galvão	Sacerdote	Torrão	(Alentejo)
*Pedro Fernandes Viana	Capitão	Vila Real	Nau «S. Tomás»
*Baltasar Casado	Piloto		-- “ --
*Manuel Baptista Peres		Ançã	-- “ --
Martinho Álvares	Banqueiro	Escarige C. Rodrigo	Em Potosi
Manuel Ramos	Operário	Aveiro	
Geraldo Martim	Proprietário Comércio		
Duarte Sá Ferreira			

*Garcia Mendes de Dueñas			
Diogo Gomes de Salazar			Veio do México, irmão de
Duarte Gomes	Mercador	Lisboa	(Antº de la Oliva Salazar?)
Estevão Cardoso	Meirinho	Quintela	Em Potosi
Álvaro Mendes	Comércio	C. d' Aire	
Rafael Pires de Freitas	Armador	Silves	De ½ Navio
Gamas- Vários			Não discriminado
Luís da Veiga	Importador	Lisboa	
Diogo Lopes da Fonseca	Importador		Sócio de
António da Cunha	Importador		
Pedro Duarte			Reside no Panamá
*Jorge da Silva	Mercador	Estremoz	Irmão de
João da Silva			Irmão de
António da Silva			
Gaspar Rodrigues Pereira	Mercador	V. Real	
Duarte Nunes	Mercador	Guarda	
Tomé Quaresma	Cirurgião		
*António Veiga	Mercador	Fronteira	
Jorge Espinosa			Preso no Panamá
*Gaspar Gomes	Mineiro	Setúbal	
Amaro Dionísio Coronel	Mercador	Tomar	
Manuel Henriques	Mercador	Lamego	Em Cailloma (4354 m alt)
Henrique Nunes			Preso pela Inquisição
Diogo do Vale	Comércio de Vinhos	Alentejo	
Luís da Veiga	Comércio		Com Alvará de Filipe III
André Moniz	Emigrante?	Açores	
Simão de Castro	Mineiro e Comércio		Em Chocaya – Cailloma sócio de
Simão da Fonseca	Idem		

Tudo resultado das investigações de Gonzalo Reparaz Ruíz - geógrafo de formação, apaixonado por História e notável homem de cultura - cujo interesse por Portugal e o facto de numa passagem dum outro seu livro referir que ele, como geógrafo ao serviço da UNESCO no Perú, havia feito uma proposta de irrigação duns terrenos que havia sido

feita por um seu compatriota quinhentos anos antes, levou-nos a procurar se teria parentes portugueses. Nas Páginas Telefónicas Brancas da internet, em Portugal, só encontramos um Reparaz, ... a Auto-Reparadora de Monsaraz!

Perante tão imprevisível resultado voltámo-nos para a Internet.

Trata-se de uma linhagem de Gonçalos de Reparaz Ruíz ou Rodrigués notáveis. Avô maestro, pai, como ele, geógrafo mas o nosso autor também historiador e não só. Homem de muitas culturas, numa síntese trôpega.

A mais actual e sucinta biografia é a traçada por

Héctor López Martínez. Historiador, que nos diz:

«Acaba de concluir en Barcelona / Outubro de 2007/ la exposición “El Perú de Reparaz”, una selección de fotografías tomadas por don Gonzalo de Reparaz durante su continuo peregrinar por las diversas regiones de nuestra patria, que llegó a querer como suya, pues aquí hundió sus raíces al contraer matrimonio con la distinguida dama María Esther Zamora y aquí también nació su hija María del Carmen, digna heredera de sus altos valores morales e intelectuales.

Gonzalo de Reparaz Ruiz (París 1901-Lima 1984) perteneció a una saga de grandes hombres de letras y ciencias. Su padre, de nacionalidad portuguesa y distinguido geógrafo, estuvo al servicio de España por lo que tuvo que desarrollar misiones en Francia, Marruecos y Portugal.

Gonzalo hablaba y escribía correctamente los idiomas portugués, francés, castellano, catalán, alemán, inglés e italiano, teniendo igualmente profundo conocimiento de la cultura y lengua árabes.

Entre 1913 y 1919, él y su familia radicaron en Brasil y Argentina, para luego retornar a Europa estableciéndose en Barcelona, donde don Gonzalo encontró el ambiente propicio para sus trabajos de investigación histórica y geográfica

Don Gonzalo, a partir de 1921, inicia también sus actividades docentes y publica numerosos trabajos que, con el correr de los años, lo convirtieron en el introductor de la geografía moderna en Cataluña.

Era ya un maestro consagrado cuando en 1939, a causa de la guerra civil española, tuvo que marchar a Francia. Allí se doctoró en la Universidad de Toulouse e inmediatamente reanudó su actividad docente en la Universidad de Burdeos. Siendo la geografía y la historia sus disciplinas favoritas, don Gonzalo practicó la sabiduría como la definió Aristóteles: “Un adorno en la prosperidad y un refugio en la adversidad”.

En 1947 comienza sus labores en la Unesco, en la sede central de París, y en 1951 viene al Perú... se desplaza por el territorio nacional.

La bibliografía de don Gonzalo, como ya se dijo, es muy copiosa y del más alto nivel.

Fue el primero en publicar una guía turística del Perú, en la que volcó sus conocimientos históricos y geográficos con precisión y amenidad. Además, descubrió e hizo conocida la majestuosidad del Cañón del Colca.

Antes de inaugurarse la muestra “El Perú de Reparaz”, tuvo lugar en Barcelona una mesa redonda donde se recordó, por las más altas personalidades catalanas y el embajador del Perú en España, la vida y la obra ejemplares de Gonzalo de Reparaz, uno de los geógrafos más importantes del mundo.

Diremos, finalmente, que la productora Manual de Barcelona y TV3 de Cataluña están realizando actualmente un documental sobre los invalorable aportes de don Gonzalo a la geografía del Perú y España.»

Segundo outra fonte foi presidente do Círculo de Cultura Portuguesa do Perú.

O Descobridor, ele próprio, do Canhão de Colca, o mais profundo do mundo, bem merecia que a nossa Televisão recuperasse a sua obra Lusitana.

Eu, pessoalmente, sentía não poder guardar este segredo só para mim. E faço-o homenageando um Homem com quem desejaría imenso ter privado. Revelá-lo, em parte, é o que posso e acabo de fazer.

Tenho dito.

Bibliografia:

REPARAZ RUIZ, Gonzalo de, *Guia Reparaz del Peru*, 2.^a Ed., Lima – Perú, Ediciones de Arte Rep, s.d., 480 págs. A6.

Todos os textos em castelhano (alguns traduzidos em Português).

REPARAZ Ruiz, Gonzalo de, *Os Portugueses no Vice-Reinado do Perú (séc. XVI e XVII)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1976, c. 100 págs. A5 (Bibl. SGL 20-M-127, 127.76).

ALMEIDA, Justino Mendes de, “Notícias e Comunicações – Um livro recente do Prof. Gonçalo de REPARAZ (Ruiz), sobre os Portugueses no Perú, Boletim”, *Sociedade de Geografia de Lisboa*, Série 94, n.ºs 1-3, 4-6, Janeiro a Março – Abril-Junho 1976 (Bibl. SGL).

Citações:

Jaime Cortesão – «Introdução à História das Bandeiras» e «Raposos Tavares e a Formação Territorial do Brasil» acerca da mobilidade do Índio.

Colecção Zurbaran do MNAA, Lx.

Serão Portugueses?

Lázaro Pardo de Lagos, Pintor, p. 65?

Manuel de Escobar, Escultor bella portada (1674), p.113.

Padre Feijó, Teólogo, p. 120.

Pedro Sancho, p. 298.

Por Héctor López Martínez, Historiador

Acaba de concluir en Barcelona la exposición “El Perú de Reparaz”, una selección de fotografías tomadas por don Gonzalo de Reparaz durante su continuo peregrinar por las diversas regiones de nuestra patria, que llegó a querer como suya, pues aquí hundió sus raíces al contraer matrimonio con la distinguida dama María Esther Zamora y aquí también nació su hija María del Carmen, digna heredera de sus altos valores morales e intelectuales.

Gonzalo de Reparaz Ruiz (París 1901-Lima 1984) perteneció a una saga de grandes hombres de letras y ciencias. Su padre, de nacionalidad portuguesa y distinguido geógrafo, estuvo al servicio de España por lo que tuvo que desarrollar misiones en Francia, Marruecos y Portugal.

Don Gonzalo nació en París y se convertiría con el correr de los años en un políglota que hablaba y escribía correctamente los idiomas portugués, francés, castellano, catalán, alemán, inglés e italiano, teniendo igualmente profundo conocimiento de la cultura y lengua árabes.

Entre 1913 y 1919, él y su familia radicaron en Brasil y Argentina, para luego retornar a Europa estableciéndose en Barcelona, donde don Gonzalo encontró el ambiente propicio para sus trabajos de investigación histórica y geográfica dando muestras de una precoz madurez y capacidad creativa que lo situó en el ámbito más importante de la intelectualidad catalana.

Don Gonzalo, a partir de 1921, inicia también sus actividades docentes y publica numerosos trabajos que, con el correr de los años, lo convirtieron en el introductor de la geografía moderna en Cataluña. Es verdaderamente notable y visionario su libro “Plana de Vic”, fruto de intensos trabajos de campo y en archivos y bibliotecas.

Era ya un maestro consagrado cuando en 1939, a causa de la guerra civil española, tuvo que marchar a Francia. Allí se doctoró en la Universidad de Toulouse e inmediatamente reanudó su actividad docente en la Universidad de Burdeos. Siendo la geografía y la historia sus disciplinas favoritas, don Gonzalo practicó la sabiduría como la definió Aristóteles: “Un adorno en la prosperidad y un refugio en la adversidad”.

En 1947 comienza sus labores en la Unesco, en la sede central de París, y en 1951 viene al Perú encabezando una misión de asistencia técnica de ese organismo internacional. Don Gonzalo se desplaza por el territorio nacional y como fruto de sus observaciones y trabajos escribe entonces el libro “Los ríos de la zona árida peruana”, que tras infinitos avatares será publicado próximamente por la Universidad de Piura y el Instituto Cartográfico de Cataluña.

La bibliografía de don Gonzalo, como ya se dijo, es muy copiosa y del más alto nivel. Fue colaborador frecuente de *El Comercio* y en nuestro medio intelectual ocupó lugar de privilegio por sus múltiples saberes, su señorío y cordial talante. Fue el primero

en publicar una guía turística del Perú, en la que volcó sus conocimientos históricos y geográficos con precisión y amenidad. Además, descubrió e hizo conocida la majestuosidad del Cañón del Colca.

Antes de inaugurarse la muestra “El Perú de Reparaz”, tuvo lugar en Barcelona una mesa redonda donde se recordó, por las más altas personalidades catalanas y el embajador del Perú en España, la vida y la obra ejemplares de Gonzalo de Reparaz, uno de los geógrafos más importantes del mundo.

Diremos, finalmente, que la productora Manual de Barcelona y TV3 de Cataluña están realizando actualmente un documental sobre los invalorables aportes de don Gonzalo a la geografía del Perú y España.

PRIMEIROS RESULTADOS DO SALVAMENTO ARQUEOLÓGICO DE UM NAVIO PORTUGUÊS DO SÉCULO XVI NAUFRAGADO NA NAMÍBIA

Resumo da comunicação apresentada,
com powerpoint, pelo académico
Francisco Alves, em 7 de Abril

A 1 de Abril de 2008, numa bacia de exploração diamantífera na orla marítima de Oranjemund, na Namíbia, foram descobertos os vestígios de um navio naufragado, posteriormente identificado como sendo português e datando de após o 1º quartel do século XVI – a primeira fase do respectivo salvamento arqueológico tendo sido efectuada nesse mês.

Consciente da importância internacional desta descoberta, mas carente dos meios materiais e humanos (nomeadamente de “massa crítica” científico-técnica para promover a respectiva salvaguarda de emergência), o Governo da Namíbia convidou Portugal, a Espanha e a Universidade de Texas A&M para, num primeiro momento (Agosto), a aconselharem, e num segundo, a colaborarem consigo naquele propósito, o que se exprimiu subsequentemente numa intervenção de salvamento arqueológico conclusiva (entre Setembro e Outubro).

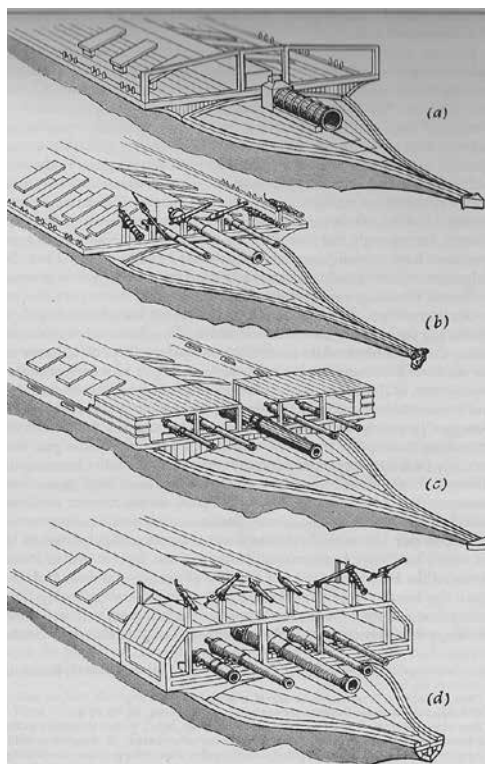
O Governo Português, através dos Ministérios da Cultura e dos Negócios Estrangeiros, respondeu afirmativamente a este convite e promoveu a participação nestes trabalhos de dois elementos da Divisão de Arqueologia Náutica e Subaquática do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, tendo esta equipa ficado inteiramente responsável pela escavação da única parte até então preservada – aliás correspondente aos dois únicos fragmentos do casco do navio ainda com os respectivos elementos em conexão estrutural.

São os resultados desta intervenção que agora se apresentam publicamente na Academia de Marinha.

ALGUNS DOCUMENTOS INÉDITOS SOBRE CARAVELAS E GALEÕES PORTUGUESES DO SÉCULO XVI

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando Gomes Pedrosa, em 21 de Abril

Ao longo do séc. XV a artilharia foi assumindo cada vez maior importância. Os construtores navais ficaram confrontados com a necessidade de colocar a bordo peças cada vez mais pesadas e potentes.



Galés¹

Para os navios de remo, em especial a galé, encontraram ainda no séc. XV a fórmula que, no essencial, se manteve para sempre inalterável. A peça principal vai à proa, assente na coxia, passadiço que se estende da popa à proa, a meio da galé, e recebe por

¹ John Francis Guillmartin Jr., *Gunpowder and galleys (...)*, London-New York, Cambridge University Press, 1974, p. 298.

isso o nome de «canhão da coxia». A galé manobra muito bem, com os remos e o leme, e pode rapidamente aproar a um alvo, mantendo essa proa o tempo que for necessário. O «canhão de coxia» não precisa de ser apontado em direcção; a pontaria é feita pela galé; o bombardeiro limita-se a apontar em elevação, aumentando-a ou diminuindo-a consoante a distância ao alvo.

A CARAVELA «DE BOMBARDA»

Ocorreu depois aos construtores navais a ideia de aplicarem a mesma fórmula à caravela latina e pequena, o principal navio de guerra português do séc. XV. É muito conhecido este texto de Garcia de Resende: o rei D. João II, «(...) com muitos experimentos que fez, achou e ordenou em pequenas caravelas andarem muito grossas bombardas, e tirarem tão rasteiras que iam tocando na água, e ele foi o primeiro que isto inventou (...) e por serem muito ligeiras e pequenas, que as naus grossas lhe não podiam fazer nojo com os seus tiros, foram tão temidas no mar as caravelas de Portugal, muito tempo (...) até que se soube a maneira em que traziam os ditos tiros e se trouxeram depois, como agora trazem geralmente em todas as partes (...)». D. João II faleceu em 1495 e Garcia de Resende escreveu isto pelos anos de 1530 a 1533.

As caravelas «de bombardas» estão muito documentadas. Em 31.5.1497, o rei nomeou Gonçalo Pires «mestre das caravellas de bombardas das três que se ora nouamente fizeram na cidade do Porto», assim como são «os mestres das outras caravellas das ditas bombardas».² Em 1515, «avera na Índia passante de 40 naos e navios em que entram allgumas gallees e caravellas de bombardas grossas».³ Esta inovação constituiu um importante salto tecnológico.⁴

Os documentos conhecidos não esclarecem três questões importantes: 1) como eram as caravelas e qual a sua tonelagem; 2) quais eram as bombardas grossas; 3) como se fazia a colocação da bombardas grossa à proa da caravela. Mas o Archivo General de Índias (Arquivo das Índias, Sevilha) tem alguns documentos inéditos que podem ser lidos, digitalizados, na internet. As datas situam-se entre 1536 e 1593. Começemos pelos últimos, que mencionam a coxia: assim como, na galé, a peça principal vai à proa, assente na coxia, também na caravela pequena e latina se faz à proa uma coxia.

Em 1593 D. Francisco de Coloma, «capitan general de la armada de la guarda de la carrera de las Indias», apresentou uma proposta ao rei de Espanha. As armadas inglesas dispunham de alguns navios pequenos, ligeiros, com remos, que se metiam no meio da armada espanhola, a fazer o reconhecimento; depois, quando os ingleses vinham atacar,

² Sousa Viterbo, *Trabalhos náuticos dos portugueses nos séculos XVI e XVII*, vol. I, Lisboa, Academia das Ciências, 1898, p. 250.

³ *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central*, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1965, p. 22.

⁴ Jan Glete, *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, Londres, Routledge, 2000, p. 26; John F. Guilmartin, Jr., «The earliest shipboard gunpowder ordnance: an analysis of technical parameters and tactical capabilities», in *XXIV Congresso Internacional de História Militar*, Lisboa, 1998.

já tinham uma ideia muito aproximada do poder e da disposição dos navios espanhóis; além disso, os pequenos navios ingleses, no meio da armada espanhola, dificultavam as manobras («los enemigos fiados en la legereça de sus navios y en que se pueden aprovechar de remos se atreven a llegar a reconhecer la armada y meterse entre ella y por esta causa no tomo el los quatro navios de ingleses este verano pasado el en cavo de San Viçente»). D. Francisco de Coloma gostaria agora de levar dois ou três navios pequenos que «se pudiesen valer de remos». Trouxe «una carauela portuguesa gran navio de vela en que a querido haçer la expiriencia a su costa poniendo la su crugia [coxia] en que juega por la proa una buena pieça sin otras dos menores que tiene por la popa y boga doçe remos por banda con que se hallo muy bien y dos o tres desta manera pueden entretener qualquier nauio llevando buena gente con el calor de los mayores que la siguen demas de que en las Indias serian de mucho provecho (...) y que para esto seria menester setenta o ochenta forçados [forçados] (...) y otros tantos marineros o grumetes (...)». O rei encaminhou a proposta para a Casa de la Contratación de Sevilha,⁵ a qual fez uma experiência sobre a proposta de levar a armada dois ou três navios pequenos «con sus cruxias [coxias] y en las proas una buena pieza y otras dos menores y que bogassen doze remeros por banda para que pudiesen alcanzar [alcançar] y entretener los cosarios». Assistiram oficiais da Casa e outras pessoas práticas de mar e guerra. Foram de parecer que os navios sejam de 25 a 35 toneladas e, para os remos, não forçados, mas sim marinheiros.⁶

Por outras palavras, a proposta consistia em:

1) Usar uma caravela portuguesa muito veleira («gran navio de vela») e pequena (25 a 35 toneladas) com 24 remos (12 por banda).

2) Fazer-lhe uma coxia para levar à proa uma «buena pieça» e à popa duas peças menores. Aqui, a coxia não será, como na galé, o passadiço que se estende da popa à proa, mas apenas a estrutura, à proa, onde assenta a «buena pieça».

3) A caravela precisaria de 24 remadores (forçados) e outros tantos marinheiros e grumetes. Para ela e mais duas semelhantes seriam 70 a 80 remadores e outros tantos marinheiros e grumetes.

4) Não indica as características das peças, mas são potentes, porque estes três navios pequenos, de 25 a 35 toneladas, podem «entretener» qualquer navio.

A Casa de la Contratación aceitou a proposta introduzindo-lhe uma alteração: os remadores seriam marinheiros.

Recuemos agora para 1537. Em carta de 4 de Fevereiro, a Casa de la Contratación informa que, por causa dos corsários, vai mandar aos Açores uma caravela de 40 tonéis com 12 a 15 homens e um bom piloto («una carabela de fasta quarenta toneles con fasta doze o quinze onbres con un buen piloto»). Leve provisões para as naus espanholas que vêm das Índias e ordem para elas não passem dali até chegar a armada. Se as naus ainda não tiverem chegado, vá até 50 léguas adiante dos Açores para lhes dar aviso. Leve também «un medio canon bueno para sy conpanare alguna nao con algunos rremos e

⁵ AGI, Indiferente, 2496, L.6, fs. 62-62 v.

⁶ AGI, Indiferente, 2496, L.6, fl. 68.

aparejos suficientes para fuyr e alcançar».7 Em cumprimento desta ordem, os «diputados de la Armada» informam depois, em 24 de Fevereiro, que embargaram no rio de Sevilha uma caravela de 40 ou 50 tonéis, que leva 20 remos, 20 ou 22 homens, um piloto que também é capitão, um meio canhão de fuslera (bronze), 6 berços e certas armas de mão; vai com mantimentos para mais de dois meses.⁸

Já sabíamos que a peça de artilharia grossa vai à proa assente na coxia; neste caso é um meio canhão «bueno» de bronze. Leva também 6 peças de artilharia miúda (berços). Os 20 remos servem para, havendo falta de vento, «fuyr e alcançar», isto é, fugir ou perseguir algum navio.

Uma ordenança espanhola de 1540 fixa em 40 quintais (1840 kg) o peso do meio canhão⁹ mas é indicado muitas vezes com peso menor. A maneira como uma embarcação pequena podia ser artilhada com peças grossas é explicada pelo duque de Alba, numa carta que enviou ao rei de Espanha, em 1581, sobre a fortificação do Estreito de Magalhães: propõe que se façam 6 «barcones grandes chatos», como barcas de passagem dos rios, «tan gruesos y con maderas tan firmes que sufriesen un cañon»; ele, duque de Alba, teve alguns nos canais da Holanda, que traziam dois canhões, e foram muito úteis. Deu parecer a esta proposta Juan Bautista Antonelli, engenheiro italiano que ao serviço do rei de Espanha construiu várias fortificações militares: cada «barcote» pode suportar um canhão ou pelo menos dois meios canhões «que tirasen por el filo del agua [ao lume de água]»; tenham «la popa aguda como la prua, en cual prua estuviese el cañon, cuya tronera fuesen dos palos, entre los cuales hubiese un lienzo que cubriese el cañon, mientras lo cargan y llegan á bordo», e os costados com «sus pavesadas postizas á uso de galera».10 Uma barca de passagem dos rios é mais pequena do que a caravela de 25 tonéis; bem fortificada, podia transportar uma peça grossa e disparar ao lume de água. Isto foi o que, 100 anos antes, fizeram o rei D. João II e os seus colaboradores. E o que, ao longo do séc. XVI, os portugueses usaram várias vezes na Índia: no ataque a Diu, em 1531, participou um batel com um leão e três barcaças «com basiliscos e águias reais».11 Cada uma destas peças, leão, basilisco e águia real, pode pesar mais do que três toneladas. E uma barca grande, muito fortificada, até podia levar 6 canhões. Francisco Manuel de Melo,¹² referindo-se a Dunquerque, 1639, descreve a nova maneira de defender um porto com «esplanadas portáteis» ou «pontões», que são barcas grandes, rasas e fortíssimas, capazes de 6 canhões; juntando-se 4, sobre poderosas âncoras e amarras, ficavam 24 canhões.

Vemos também que as caravelas pequenas com uma bombardarda grossa à proa não são só de guarda costa, como por vezes se diz, porque em 1593 se previa que fossem com a restante armada até às Índias. Esta, de 1537, vai até aos Açores ou 50 léguas mais adiante.

⁷ AGI, Indiferente, 1092, N. 187.

⁸ AGI, Indiferente, 1092, N. 191.

⁹ Francisco Felipe Olesa Muñido, *La organización naval de los Estados Meditarraneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, vol. I, Madrid, Ed. Naval, 1968, p. 300. O quintal de Castela tem 46 kg.

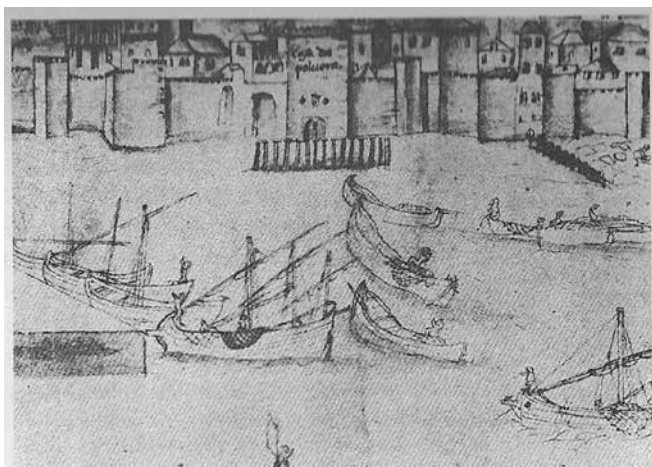
¹⁰ *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, tomo XXXIV, Madrid, 1859, pp. 264, 275-277.

¹¹ João de Barros, *Da Ásia, Década Quarta*, Parte Segunda, ed. Lisboa, Livraria Sam Carlos, 1973, p. 142.

¹² *Epanaphoras de varia historia portuguesa (...)*, Lisboa, 1660, na Officina de Henrique Valente de Oliveira, p. 363.

No ano anterior, 1536, em carta de 19 de Abril, a rainha manda organizar contra corsários franceses e bretões uma armada de 6 navios: um galeão de 300 tonéis, um navio de 150 t., um navio de 100 t., um patacho da Biscaia e 2 «carauelas latinas rasas para que syrvan de vela y remo»; se embarguem «donde quiera que fueren allados».¹³ Os reis de Espanha não têm navios de vela; quando precisam deles, embargam-nos, pagando o frete. De 25.1.1537, também contra corsários franceses, é uma ordem para se embargarem 12 navios e 2 caravelas latinas; as caravelas sejam bem aparelhadas e possam usar remos.¹⁴ Em cumprimento desta ordem, a Casa de la Contratación informa, em 13.2.1537, que no rio de Sevilha entraram mais de 10 ou 12 caravelas portuguesas com pescado e outras mercadorias («algunas carabelas portuguesas con pescado y otras mercaderias mas de diez o doze»). Três delas são muito boas («muy buenas y cumplidas») e podem «bogar remos doze o catorze remos por banda». Uma é nova, com mais de 60 tonéis («es nueva y de porte de hasta sesenta y mas toneles»), de Francisco Luís, vizinho de Tavira. As outras duas, uma de c. 60 tonéis, embora não tão novas, são boas e veleiras («son muy buenas y muy bien de la bela»), segundo dizem os que as conhecem, e uma delas já andou «de armada», isto é, já havia sido embargada para participar numa armada.¹⁵ Todos os dias entram caravelas portuguesas no rio de Sevilha, lê-se noutra carta da Casa de la Contratación, de 25.2.1537 («las carabelas que cada día entran aqui de Portugal»)¹⁶

É sabido que os pescadores algarvios preferiam vender o pescado em Sevilha onde o preço era mais elevado. E sujeitavam-se ao embargo de algumas das suas caravelas, as mais apropriadas para a guerra. Ou seja, a caravela latina e pequena, que se arma com uma peça grossa à proa, é uma embarcação de pesca.



Caravelas de pesca no porto de Lisboa (c. 1525-1540)

¹³ AGI, Indiferente, 1962, L. 4, fl. 74 v.

¹⁴ AGI, Indiferente, 1962, L.5, fl. 62 v.

¹⁵ AGI, Patronato, 259, R. 12, fls. 2-2 v.

¹⁶ AGI, Indiferente, 1092, N.192, fl. 1 v.

Em 14.12.1546, o rei dá ordem à Casa de la Contratación para averiguar se na costa há 6 caravelas latinas, de 70 até 90 tonéis («caravelas latinas de setenta hasta noventa toneles»), que se possam armar para guarda e segurança das naus que vão e vêm das Índias.¹⁷ A Casa solicitou um parecer à Universidad de Mercaderes de Sevilha, a qual, diz o rei numa carta de 11.2.1547, considerou que, se as 6 caravelas «se am de yr abuscar a los puertos del algarue es nescesario que yó escriba al ser.mo Rey de portugal para que de licencia que se puedan tomar y bengan a servir porque de otra manera podria aver en ello mucha dilacion». A Universidad de Mercaderes informou também «que mucho brevemente se espera que vengan a esa ciudad [Sevilha] y puerto de Santta maria [Puerto de Santa Maria] muchas caravelas con pescados donde se podra tomar y escoger en ellas las que fueren menester».¹⁸ Dois meses depois, em carta de 30.4.1547, o rei insiste: manda procurar as 6 caravelas latinas em todos os portos da costa; devem ir muito bem artilhadas e «marinadas» e com a gente de guerra suficiente; «y si las dichas carauelas no se hallaren en esa costa y fuere menester enbiar a conprallas a portugal enbiareis persona suficiente con la disimulaçion que convenga».¹⁹ Antes considerava-se que o rei de Espanha devia pedir autorização ao rei de Portugal para comprar caravelas no Algarve; agora manda comprá-las «com dissimulação».

No ano seguinte, 1548, em carta de 27 de Junho, o rei manda de novo embargar 6 caravelas para uma armada contra corsários franceses.²⁰ A Casa de la Contratación, diz em carta de 7 de Julho, embargou e mandou-as pôr a monte e fortificar, fazendo «las planchadas y portanolas y ponerles corbatones y puntadeles para que pueda servir el artillería».²¹ Estas 6 caravelas são depois mencionadas em vários documentos que não especificam se são ou não latinas (devem ser) e espanholas ou portuguesas. Sabe-se é que são pequenas e «descobertas» (sem coberta), porque o rei deu ordem para levarem armaduras de cabeça, «por ser nauyos descubiertos como por ser pequeños».²² Em cada uma deviam ir 30 arcabuzeiros.²³

A Casa de la Contratación recebeu instruções para colocar uma artilharia impressionante em cada uma delas: um canhão serpentino e dois sacres à proa, duas meias colubrinhas à popa, dois meios canhões nos costados e dois falconetes e seis berços aos bordos («un cañon serpentino y dos sacres por proa y dos medias culebrinas por popa y dos medios cañones por los costados y dos falconetes y seis versos por banda»). Mas, escreve em carta de 6 de Outubro, não podem levar tanta artilharia, ainda que sejam as melhores e mais fortes, e tenham sido muito fortalecidas («no podem llevar tanta artilleria», ainda que tenham «traujado de las fortalezçer y apuntalar y hazer sus planchadas y todas las otras cosas nel? para fortalecerlas e que no enbargante que son las mejores y mas fuertes caravelas que aveis podido aver»). Cada uma não poderá levar mais do que um

¹⁷ AGI, Indiferente, 1964, L.10, fls. 125 v-126.

¹⁸ AGI, Indiferente, 1964, L.10, fl. 156 v.

¹⁹ AGI, Indiferente, 1964, L.10, fls. 201 v-202.

²⁰ AGI, Indiferente, 1964, L. 11, fls. 1-2.

²¹ AGI, Indiferente, 1964, L. 11, fl. 12 v.

²² AGI, Indiferente, 1964, L. 11, fl. 125 v.

²³ AGI, Indiferente, 1964, L. 11, fl. 69.

canhão à proa, dos maiores que de Málaga vieram (da fundição de Málaga), dois sacres reforçados ao través do mastro e outros dois na quadra de popa, e cinco ou seis berços de metal (bronze) por banda, dos de Málaga, e sete ou oito remos por banda («no parece que podam llevar mas de un cañon por proa de los mayores que de malaga vinieron y dos sacres reforçados al trabes del mastel y otros dos en la quadra de popa y çinco o seis versos de metal por banda de los de malaga y siete o ocho remos que boguen por banda (...»).²⁴Parece que as caravelas só têm um mastro. Um canhão serpentino e dois sacres à proa é o artilhamento próprio de uma galé, e muitas levam menos.

Estes documentos não indicam o peso de cada uma das peças de artilharia. Mas logo no ano seguinte, 1549, D. Álvaro de Bazán propôs construir 6 galeões, com várias tonelagens. Cada um dos galeões mais pequenos, de 200 até 300 tonéis, teria:²⁵

Peça	Peso unitário (quintais)	Quantidade	Peso total (quintais)
Meia colubrina	20	2	40
Canhão serpentino	40	2	80
Meio canhão pedreiro	20	6	120
Berço de metal (bronze)	2	40	80

O peso total das peças seria 320 quintais (14.720 kg).

Não sabemos qual o peso das peças que constavam nas instruções enviadas à Casa de la Contratación, para cada uma das caravelas, mas podemos avaliá-lo com alguma margem de erro. Admitamos que os canhões serpentinos, as meias colubrinhas e os berços são como os indicados no ano seguinte por D. Álvaro de Bazán. Os meios canhões (bala de ferro) são mais pesados do que os meios canhões pedreiros (bala de pedra); admitamos que estes são pedreiros, como os de D. Álvaro de Bazán. Nesta época, 1548/1549, o peso dos sacres espanhóis variava muito, entre 14 e 22 ou 24 quintais; também variava muito o peso dos falconetes, à volta de 6 quintais. Vamos dar a uns e a outros o valor mínimo: 14 aos sacres e 4 aos falconetes. Vamos ainda admitir que os 2 falconetes e os 6 berços «por banda» correspondem ao total, isto é, aos dois bordos, e não apenas a um.

Peça	Peso unitário (quintais)	Quantidade	Peso total (quintais)
Canhão serpentino	40	1	40
Sacre	14	2	28
Meia colubrina	20	2	40
Meio canhão	20	2	40
Falconete	4	2	8
Berço	2	6	12

²⁴ AGI, Indiferente, 1964, L. 11, fs. 108 v-109.

²⁵ Archivo Histórico Nacional, Diversos-Colecciones, 23, N.48, fl. 3 v.

O peso das peças em cada uma destas caravelas pequenas e descobertas seria 168 quintais (7.728 kg).

Em 1563, prepararam-se em Sevilha 2 caravelas para irem aos Açores apoiar a frota das Índias na sua viagem de regresso, cujos mestres eram Vicente Eanes e Afonso Vaz, ambos portugueses. Vicente Eanes tinha lá ido vender pargos e outras mercadorias.²⁶

Nesta década de 1560 já o poder naval português se encontrava em declínio que começara na década de 1530. O rei de Espanha passou a tratar directamente da segurança no mar entre a foz do Guadiana e o cabo de S. Vicente, e a ter um delegado seu na cidade de Lagos. Era o português Duarte Fernandes, pelo menos desde 1566 até 1595. Em 1576, este comunica ao rei que desde há 10 anos envia do porto de Lagos algumas «carabelas y barcos» para dar aviso de corsários às «flotas y navios» que vão e vêm das Índias, e faz outros serviços, gastando parte da sua fazenda, e pede lhe sejam pagas as despesas e estabelecido salário.²⁷ No ano seguinte, o rei manda dar-lhe 300 ducados, que valem 112.500 maravedis, e estabelece-lhe o salário anual de 15.000 maravedis enquanto residir em Lagos a prestar serviços de apoio às frotas e armadas; receba ordens do Consejo de Índias.²⁸ Em 1588 solicitou o «título de factor, juez y proveedor de Lagos para entender y ocuparse en las cosas de la navegación a Indias sin intromisión de otras justicias»,²⁹ mas o rei só o nomeou «fiscal de S.M. en Lagos y costa del Algarve en los asuntos de navios y derrota das flotas que llegan a aquellas partes». ³⁰ Uma das suas principais missões consistia em saber o número e a qualidade dos navios corsários, ingleses, franceses ou mouros, que andavam no cabo de S. Vicente. Para esse efeito mandou lá, em 1567, um «caravelon con remos». ³¹ Um dos caravelões ou caravelas pequenas que mandou em 1577 levava 15 homens, o mestre e mais 14, com 14 remos.³²

Em resumo, as caravelas latinas e pequenas que se armaram desde o reinado de D. João II com bombardas grossas podiam ser embarcações de pesca, com 25 a 30 tonéis, muitos remos, rasas, sem coberta e só com um mastro. A bombardas grossa ia à proa assente numa coxia. Não eram só de guarda costa; podiam ir até aos Açores ou à América.

OS PRIMEIROS GALEÕES

Os construtores navais encontraram, algures no séc. XV, a fórmula adequada para os navios de remo, em especial a galé: a peça principal vai à proa. Aplicaram depois a mesma fórmula, ainda no séc. XV, à caravela latina e pequena, o principal navio de guerra português dessa época. Ficaram assim com dois tipos de navios de guerra: os de remo e

²⁶ Carmen Nena García, «Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera», *Revista de Indias*, 2004, nº 231, pp. 469-471; cita AGI, Contaduría, 288.

²⁷ AGI, Indiferente, 1968, L. 21, fls. 72 v-73.

²⁸ AGI, Indiferente, 1969, L. 22, fls. 4, 23.

²⁹ AGI, Indiferente, 1952, L. 3, fls. 257-258.

³⁰ AGI, Indiferente, 426, L. 28, fls. 23 v-24 v.

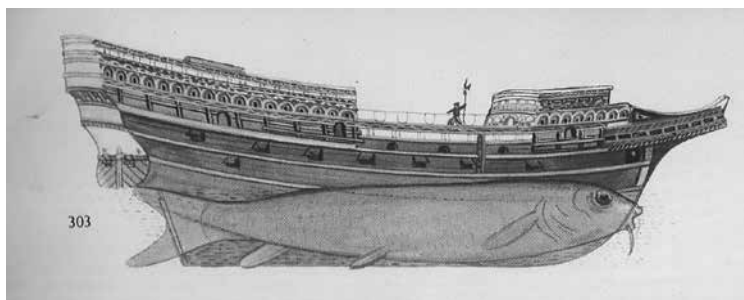
³¹ AGI, Indiferente, 1967, L. 16, fl. 225.

³² AGI, Justicia, 931, N. 7.

a caravela latina, que é de vela mas também pode usar remos. Faltava agora um terceiro tipo: o navio redondo, de vela e alto bordo. Não um mercante, que pode ser mais ou menos armado para a guerra, mas sim um construído exclusivamente para a guerra.

Quanto à colocação da artilharia, a fórmula seria a mesma: a peça principal à proa. Daí o nome, galeão. Diz Pantero-Pantera (*Armata Navale*) que os galeões «tiram o seu nome da forma, que se parece com a das galés». Também Fernando Oliveira (*O Livro da Fábrica das Naus*): porque «têm alguma semelhança na figura ou imitação do ofício das galés, tomam também delas a derivação dos nomes».

Mas havia aqui uma dificuldade acrescida porque os navios redondos, de vela e alto bordo, em especial as naus, eram lentos, difíceis de manobrar e muito dependentes dos ventos favoráveis. O vento Noroeste, que é dominante na costa portuguesa, podia reter nos portos durante meses os que se dirigiam para Norte. Evoluíram muito entre 1400 e 1550, a tal ponto que «o seu aparelho teria parecido estranho a um navegador da época anterior», mas ainda na primeira metade do séc. XVI se diz que para dobrar o cabo de S. Vicente é preciso às vezes esperar 4 ou 5 meses. Ao imperador Carlos V, rei de Espanha desde 1516, foi apresentado um memorial, que não tem data mas deve ser de 1524, sobre as vantagens que resultariam de estabelecer na Corunha a Casa de la Contratación que estava em Sevilha. Uma das vantagens é que fica mais perto de França, Flandres, Inglaterra e outros países do Norte da Europa, e os navios destes países «no pasarían el cabo de Sant Vicente, donde allende de ser muy peligroso, y se suelen perder muchas naos, hay tiempo que se están quatro y cinco meses que no pueden doblar el cabo».³³



Galeão idealizado em Inglaterra na segunda metade do séc. XVI³⁴

Seria necessário reduzir drasticamente os castelos, em especial o de proa, de modo a tornar o navio mais manobreiro. Alguns autores sustentam, sem fundamento, que a inovação é de origem inglesa e os primeiros planos apareceram na segunda metade do séc. XVI, talvez da autoria do corsário John Hawkins e do construtor naval Matthew Baker. Outros atribuem-na aos espanhóis. Diz Bjorn Landstrom que a origem do galeão é obscura; usualmente relacionado com a Espanha, é possível que seja originário daquele país,

³³ Biblioteca de autores españoles, tomo LXXV, Obras de Martin Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, vol. III, Madrid, 1955, p. 95.

³⁴ Bjorn Landstrom, *O Navio*, Europa América, Lisboa, 1961, p. 121.

mas nesse caso deve ter-se difundido rapidamente porque já o encontramos em Itália e na Inglaterra em meados do séc. XVI. Em Itália, o primeiro terá sido construído à volta de 1530.³⁵ Jean-Claude Hocquet³⁶ defende a origem ibérica, isto é, espanhola ou portuguesa, sem justificar a afirmação. Que os portugueses tinham galeões na Índia em 1525, é evidente, como se lê nas «Lembranças de cousas da Índia em 1525».³⁷ Eram navios de vela, de alto bordo, com muita artilharia, e em dois deles um leão à proa; o leão era uma das peças mais pesadas e potentes. John F. Guilmartin Jr.³⁸ reconhece esta evidência mas, acrescenta, a origem do galeão continua a ser obscura. Outros autores, como Pimentel Barata, atribuem-lhe origem portuguesa e notam que está documentado pela primeira vez na Carreira da Índia em 1519.

O Arquivo das Índias (Sevilha) tem na internet, digitalizado, um manuscrito de 1519 a que chama «Relación sobre una armada que se disponía ir a las Indias» e «Relación de lo que debía ir a las Indias y traer de ellas una armada que se disponía, la que al parecer no tuvo efecto. Se dice quienes eran los dueños y capitanes de las naos».³⁹ É lapso. Está, na realidade, escrito em castelhano, mas não se trata de uma armada de navios espanhóis em viagem para as Índias Ocidentais (a América), mas sim de navios portugueses para as Índias Orientais (a Índia).

Não indica o autor nem o destinatário. O autor poderá ser um espião ao serviço do rei de Espanha, mas atendendo a que na armada participou, pela primeira vez na Carreira da Índia, uma nau de armadores de Burgos, dita Burgalesa, talvez seja alguém relacionado com esta nau. O destinatário será o rei de Espanha, porque num canto superior aparece o número 15, sugerindo tratar-se de um anexo de um documento muito maior. Pode dividir-se em quatro partes:

«Regimiento de lo que los capitanes e mercaderes e pilotos e otras personas de la yndia andaver»; é a transcrição abreviada do alvará de 17.8.1517.⁴⁰

- Naus para a Índia (9)
- Naus para a China (4).
- Galeões (3)

Indica, portanto, 16 navios. Haverá mais de 50 relações da Carreira da Índia segundo o comandante Encarnação Gomes que as estuda há muitos anos. Nelas, o número de navios desta armada de 1519 varia entre 8 e 18, uma enorme margem de erro. Consultámos quase 30 relações: os cronistas, as obras impressas, os manuscritos que já foram publicados e os manuscritos que estão na Biblioteca Central de Marinha. Em todas se detectam facilmente erros. Esta, no essencial, está correcta; largaram mesmo de Lisboa 16 navios.

³⁵ Carla Rahn Phillips, «The Galleon», in *Cogs, caravels and galleys, The sailing ship 1000-1650*, Conway's History of the sea, Conway Maritime Press, Londres, 1994, p. 100; André Zysberg e René Burlet, *Venezia. La Serenissima e il mare*, Universale Electa / Gallimard, ed. italiana, Trieste, 1995, p. 107.

³⁶ *Venise et la mer, XII-XVIII siècle*, s.l, Éditions Fayard, 2006, p. 188.

³⁷ in Rodrigo José de Lima Felner, *Subsídios para a história da Índia Portuguesa*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1868, pp. 21 e ss.

³⁸ *Galleons and galleys*, London, Cassell & Co, 2002, p. 158.

³⁹ AGI, Patronato, 259, R. 1.

⁴⁰ Damião Peres, *Regimento das Casas das Índias e Mina*, Coimbra, Faculdade de Letras, 1947, pp. 131 e ss.

NAUS PARA A ÍNDIA

Nome	Armador	Capitão	Mestre	Toneladas	Obs.
Santa Catarina do Monte Sinai	Rei	Pedro da Silva		750	(1)
Serra	Rei	Pedro Nunes		522	(2)
Santo António	Rei	Francisco da Cunha		544	(3)
Piedade	Garcia Pimentel		Duarte Fernandes	470	(4)
	Alonso de Torres	Lopo de Brito		612	(5)
	Duarte Tristão	O filho de Duarte Tristão		260	(6)
	Gonçalo Rodrigues	Gonçalo Rodrigues		160	(7)
	Jorge Lopes	Diogo Fernandes de Beja		650	(8)
	André Afonso	Cristóvão de Mendonça		380	(9)

O manuscrito refere uma nau «Conceição».

(1) A informação é confirmada por outras fontes. Em 12.4.1519, a «Santa Catarina do Monte Sinai» recebeu da Casa da Índia coral para entregar em Cochim.⁴¹

(2) Confirmada por outras fontes. Em 12.4.1519, a «Serra» recebeu da Casa da Índia coral para entregar em Cochim.⁴² De 21.12.1520 é o conhecimento em que se declara que o feitor da «Santa Maria da Serra», de que veio por capitão o doutor Pedro Nunes, entregou ao feitor das mercadorias do rei em Cochim o coral, lavrado e por lavar, no mesmo declarado. Muito coral chegou quebrado.⁴³

(3) Nau «Santo António de Chelas» (Gaspar Correia). No início de 1520 estava na Índia a nau «Santo António de Chelas», capitão Francisco da Cunha, que participou na expedição de Diogo Lopes de Sequeira ao Mar Vermelho.⁴⁴

(4) Duarte Fernandes veio como capitão. O «Livro das presas da armada de D. Luís de Meneses, capitão-mor do mar de Ormuz», 29.11.1521 - 23.7.1522, indica que na armada de 1519 veio a nau «Piedade», capitão Duarte Fernandes.⁴⁵ Em 12.4.1519,

⁴¹ Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo, Corpo Cronológico, II-81-36; doravante, CC.

⁴² CC, II-81-37.

⁴³ CC, II-93-37.

⁴⁴ Geneviève Bouchon, *Navires et cargaisons retour de l'Inde en 1518*, Paris, Societé d'Histoire de l'Orient, 1977, p. IX.

⁴⁵ A. Dias Farinha, "Os portugueses no Golfo Pérsico (1507-1538)", separata de *Mare Liberum*, nº 3, Lisboa, CNCDP, 1991, p. 71.

a «Piedade» recebeu da Casa da Índia coral para entregar em Cochim.⁴⁶ Garcia Pimentel, indicado por Luís de Figueiredo Falcão (*Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos Reinos de Portugal*, Lisboa, 1607), era mercador.⁴⁷

(5) É a nau «Conceição» referida no manuscrito. O nome do capitão é confirmado em várias fontes. Figueiredo Falcão acrescenta os nomes da nau («Conceição») e do armador (Alonso de Torres, burgalês). Segundo o «Livro das presas da armada de D. Luís de Meneses», em 1519 veio a nau «Burgalesa» ou «Conceição dos Burgaleses», capitão Lopo de Brito.⁴⁸ Várias fontes, como os códices CIII-2-17 e CXVI-1-39 da Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora, indicam, erradamente, que esta nau foi na armada do ano seguinte, e por isso se costuma dizer que uma nau «Burgalesa», de mercadores de Burgos, aparece pela primeira vez na Carreira da Índia em 1520. Alonso de Torres, que nas fontes portuguesas é dito Afonso de Torres, já devia morar em Lisboa em 1517 porque nesse ano entregou prata na Casa da Moeda.⁴⁹ E cá continuou: em 1523-24 encarrega-se de construir 2 naus e 3 caravelas; em 1529 passa uma certidão em como recebeu do almoxarife dos Armazéns diversas madeiras para «fazimento das naos que fez pera el Rej»; em 1532 é feitor das armações de Guiné e quartos e vintena de Cabo Verde.⁵⁰

(6) Nau «Santo António» (Figueiredo Falcão) ou «Santo António Pequeno». O filho de Duarte Tristão era Vicente Gil. De 19.3.1519 é o conhecimento em que se declara que Vicente Gil, capitão da nau «Santo António», recebeu de Duarte Tristão 5 caixas de coral com 13 quintais, 1 arroba e 13 arráteis para entregar ao feitor de Cochim.⁵¹ Segundo o «Livro das presas da armada de D. Luís de Meneses», em 1519 veio a nau «Santo António Pequeno», capitão Vicente Gil.⁵²

(7) O nome do armador, Gonçalo Rodrigues Correa, é confirmado em várias fontes. A nau seria a «Santa Maria de Guadalupe» (Figueiredo Falcão, Ajuda 51-VII-5 e *Relação das Nãos e Armadas...*).⁵³

(8) Nau «Santa Cruz», também chamada «Loba». Jorge Lopes Bixorda era um armador muito conhecido. Em 12.4.1519, uma nau sua recebeu da Casa da Índia coral para entregar em Cochim.⁵⁴ O nome do capitão, Diogo Fernandes de Beja, é confirmado em muitas fontes. Segundo o «Livro das presas da armada de D. Luís de Meneses», na armada de 1519 veio a nau «Santa Cruz» ou «Loba», capitão Diogo Fernandes.⁵⁵ De 16.12.1523 é uma provisão para o recebedor da sisa dos panos de Lisboa dar ao doutor

⁴⁶ CC, II-81-34.

⁴⁷ Robert Van Answaarden, *Les portugais devant le Grand Conseil des Pays-Bas (1460-1580)*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, 1991, pp. 220, 223.

⁴⁸ A. Dias Farinha, *op. cit.*, p. 73.

⁴⁹ Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, vol. III, Lisboa, Editorial Presença, 1982, p. 203.

⁵⁰ Leonor Freire Costa, *Naus e galões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia Histórica, 1997, p. 206.

⁵¹ CC, II-80-144.

⁵² A. Dias Farinha, *op. cit.*, p. 71.

⁵³ Maria Hermínia Maldonado, *Relação das Nãos e Armadas (...)*, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1985, p. 34.

⁵⁴ CC, II-81-35.

⁵⁵ A. Dias Farinha, *op. cit.*, pp. 70-71, 74-76.

António de Leão 36.000 réis por 5 quintais de tincal que veio da Índia na nau «Santa Cruz», a «Loba».⁵⁶

(9) O nome do capitão, Cristóvão de Mendonça, é confirmado em muitas fontes. Algumas indicam o nome da nau: «Graça». Figueiredo Falcão menciona uma nau de André Afonso com outro capitão e outro nome.

As toneladas que indica são novidade, com excepção da «Santa Catarina do Monte Sinai», à qual costumam ser atribuídas 700 ou 800. Os números, 522 t., 544 t., etc., revelam que houve uma arqueação, isto é, que se mediram com arcos de tonel, de pipa e de quarto (submúltiplos do tonel) os espaços interiores dos navios. Tonel, sinónimo de tonelada, é uma medida volumétrica. Até 1537, diz Leonor Freire Costa,⁵⁷ não se descontavam os espaços que seriam ocupados por apetrechos do navio, ou seja, a tonelagem era a total, e não a útil, a susceptível de transportar mercadorias.

As 9 naus somam 4349 toneladas que o autor do manuscrito arredonda para 4350. Nas quais virão da Índia, acrescenta, 52 mil quintais de especiarias, o que corresponde a 11,954 quintais por tonelada. V. Magalhães Godinho⁵⁸ calculou, nas viagens da Índia para Portugal, c. 13,5 quintais por tonelada. Estes dois números são conciliáveis. O autor do manuscrito está a contar a tonelagem total, sem descontar os espaços mortos, para apetrechos do navio, armamento, mantimentos, etc., pelo que os seus 11, 954 quintais não se afastarão muito dos 13,5 quintais por tonelada útil. Os 52 mil quintais de especiarias são: 47.200 de pimenta, 2.000 de gengibre, 800 de canela, 800 de noz-moscada, 700 de cravo, 300 de maçãs e 200 de diversas.

Indica também a mercadoria que estas 9 naus levam para a Índia:

- De cobre, 13.403 quintais, 3 arrobas e 1 libra, em 75.999 pães redondos e 5.998 de «tablero» (?), assim distribuídos: na nau de Alonso de Torres 2.000 quintais; na de Duarte Tristão 1.000 q. e 1 libra; na de Garcia Pimentel 1501 (?) q., 1 @ e 1 libra; na «Santa Catarina do Monte Sinai» 4.202 q., 2 @ e 7 libras; na «Serra» 1.999 q., 3 @ e 11 libras; na «Santo António», do rei, 800 q.; na de Jorge Lopes 1.500 q. e 10 libras; na de Gonçalo Rodrigues 600 q. (a conta está errada). E acrescenta: o qual cobre vale, pelos preços da Índia, a 15 cruzados o quintal, 201.056 cruzados (a conta também está errada).
- De marfim, 210 quintais: na «Conceição» 50 q. e 6 libras; na Santo António 20 q.; na Serra 60 q.; na de André Afonso 80 q. O qual marfim vale na Índia, a 50 cruzados o quintal, 10.500 cruzados.
- De pedra ume, 1.030 quintais: na «Piedade» 455 q. e 2 @; na de Jorge Lopes 232 q., 3 @ e 8 libras; na «Santo António» 162 q. e 11 libras; na de André Afonso 180 q.. Vale na Índia, a 4 cruzados o quintal, 4.120 cruzados.
- De chumbo, 550 quintais (350 na «Piedade» e 200 na «Santo António») que valem na Índia 1.750 cruzados.

⁵⁶ CC, II-112-74.

⁵⁷ *op. cit.*, p. 71.

⁵⁸ *op. cit.*, p. 52.

- De coral «de navegar», 364 quintais, 1 @ e 14 libras: na «Santa Catarina» 154 q. e 14 libras; na «Conceição» 31 q., 1 @ e 9 libras; na «Santo António» 11 q. e 6 libras; na «Piedade» 32 q., 2 @ e 27 libras; na «Serra» 110 q., 1 @ e 15 libras; na de Jorge Lopes 34 q., 3 @ e 55 libras. Valem na Índia, a 221 cruzados o quintal, 80.450 cruzados (a conta não está certa).
- De «coral labrado rredondo por 309 ramos», 62.670 onças. Ao indicar a distribuição pelas naus, confunde-se: na «Santa Catarina» 11.060 onças; na mesma, mais 9.600; na «Serra» 10.746; em 3, das quais não diz o nome, 80, 462 e 898 onças. Este coral lavrado vale na Índia, a 5 cruzados a faraçola, 24.870 cruzados (há confusão; a conta está muito errada)
- Em dinheiro, a armada leva 60.000 cruzados
- Vale a mercadoria e o dinheiro que estas 9 naus levam 382.746 cruzados, assim distribuídos: 201.056 em cobre, 10.500 em marfim, 4.120 em pedra ume, 1.750 em chumbo, 80.450 em coral de navegar, 24.870 em coral lavrado e 60.000 em dinheiro.

Os valores de venda na Índia diferem dos indicados por V. Magalhães Godinho.⁵⁹ Valores no Malabar em 1520, em cruzados: quintal de cobre, c. 12; de pedra ume, c. 15; de coral bruto, c. 250; uma onça de coral lavrado, um cruzado.

NAUS PARA A CHINA

Nome	Armador	Capitão	Toneladas	Obs.
	Jorge de Albuquerque	Jorge de Albuquerque	300	(1)
		Rafael Catanho	160	(2)
	Rafael Perestrelo	Rafael Perestrelo	160	(3)
Galega	D. Nuno		180	Veio o ano passado da Índia (4)

(1) O nome da nau era, segundo várias fontes, «Guadalupe»; outras, como Figueiredo Falcão e Évora CXV-1-20, chamam-lhe «Estrela». Jorge de Albuquerque, capitão-mor desta «armada da China», como o rei lhe chama num regimento,⁶⁰ ficou em Malaca e só as outras 3 naus seguiram para a China.

(2) Nau «Belém», armador e capitão Rafael Catanho.

3) Nau «Rosa» ou «Flor da Rosa».

4) O armador era D. Nuno Manuel e uma nau sua, a «Madalena», veio em 1518 da Índia, capitão e feitor Diogo Calvo.⁶¹ Várias fontes indicam que na armada de 1519 foi

⁵⁹ *op. cit.*, p. 10.

⁶⁰ João Paulo Oliveira e Costa, «A Coroa Portuguesa e a China (1508-1531)», in *Estudos de História do relacionamento luso-chinês (Séculos XVI-XIX)*, Instituto Português do Oriente, 1996. p. 61.

⁶¹ Geneviève Bouchon, *op. cit.*, p. VII.

a nau «Madalena», de D. Nuno Manuel, capitão Diogo Calvo, para a China. «Galega» seria alcunha.

«(...) no llevan las naos sino mantemiento e artilleria e algunas grañas y (...) van dirigidamente a la yndia e alli les ande dar alguna carga de pimienta e otras cosas para la china (...). Esta afirmação não deve estar correcta.

GALEÕES

« (...) los galeones q fueron este año a la yndia e quien va por capitan dellos el galeon de que vay por capitan don luis es de 350 toneles e otro galeon de don diego de lorona es de 300 toneles e otro galeon de manuel de sosa es de 250 toneles (...)»

O capitão do primeiro é D. Luís de Guzman, castelhano, como indicam todas as fontes. «Um formoso galeão, o melhor artilhado de quantas naus havia nesta frota» (Góis). De nome «São Jerónimo», segundo Figueiredo Falcão, Évora CXV-1-20 e a *Relação das Nãos e Armadas (...)*.

Capitaneado por Manuel de Sousa era o «Santo António».

Quanto ao capitão do outro galeão, só o autor do manuscrito diz ser D. Diogo de Loronha. A maior parte das fontes indica D. Diogo de Lima. Outras, D. António de Noronha, como a *Memória das Armadas que de Portugal passaram à Índia*,⁶² o *Livro de Lizuarte de Abreu* e Ajuda 50-V-23. E o autor do manuscrito deve ter razão, com uma diferença, não é D. Diogo de Loronha mas D. Diogo de Noronha. Em 7.3.1519, o rei fez mercê da capitania de «uma nau que ora vai à Índia» a D. Luís de Guzman, fidalgo da casa real. No mesmo dia, a D. Diogo de Noronha, fidalgo da casa real, «a capitania de outra nau». Em 4.3.1519, a Cristóvão de Mendonça a capitania de «uma nau que ora vai à Índia». Em 2.4.1519, a Manuel de Sousa a capitania «do galeão Santo António que ora vai à Índia».⁶³ O rei usa os termos nau e galeão sem rigor. Eram 3 galeões, o de D. Luís de Guzman, o de D. Diogo de Noronha e o de Manuel de Sousa, e a nau de Cristóvão de Mendonça. O galeão de D. Diogo de Noronha seria o «São Gabriel», segundo os códices Ajuda 51-VII-5 e Évora CXV-1-21, ou «São Pedro», segundo o códice da Coleção Egerton 1646 do Museu Britânico.⁶⁴

Na armada foram três navios com o mesmo nome: a nau «Santo António de Chelas», a nau «Santo António Pequeno» e o galeão «Santo António».

O manuscrito termina com um comentário aos galeões: «(...) estos galeones no llevan ningunas mercaderias mas que artilleria e mantemiento e van para andar de armada en la yndia los quales se temen mucho de no poder yr alla a cabsa que no governan y el que los hizo los erro que en ninguna manera quieren gobernar e por eso no mandaron en ellos ningun dinero ni mercaderias».

⁶² Lisboa, Academia das Ciências, 1979.

⁶³ Luciano Ribeiro (ed.), *Registo da Casa da Índia*, vol. I, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954, pp. 10 e 11.

⁶⁴ *Documentação Ultramarina Portuguesa*, dir. António da Silva Rego, vol. I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, p. 349.

Faz uma distinção nítida entre naus e galeões. As naus transportam mercadorias. Os galeões foram construídos exclusivamente para a guerra. Mas houve um erro na sua concepção («el que los hizo los erro»), porque não governam («no governan»), de nenhuma maneira querem governar («en ninguna manera quieren governar»). O governo de um navio significa o rumo, a manobra, a capacidade de manobra. Não se pode manobrar um navio que não governa. Não é qualquer pessoa que usa a palavra governar – só alguém que está familiarizado com o meio marítimo. O autor do manuscrito, ao usar esta palavra, e duas vezes, revela que pertence ao meio marítimo e nunca tinha visto navios assim. São de um tipo completamente novo.

Por mero acaso, nenhum chegou à Índia. D. Diogo de Noronha arribou depois a Lisboa tarde de mais para poder reiniciar a viagem. O «São Jerónimo» navegou bem mas D. Luís de Guzman, como referem largamente os cronistas, desviou-se da missão e dedicou-se ao corso. O «Santo António» também navegou bem mas devido a uma série de erros acabou por encalhar e perder-se junto a Mombaça ou Quiloa. Manuel de Sousa foi morto pelos mouros durante um desembarque no Índico. Em 12.7.1525, o rei manda dar aos seus herdeiros 8.000 réis que lhe são devidos do ordenado de capitão do galeão «Santo António» desde que partiu para a Índia, a 23.4.1519, até ao fim de «Outubro seguinte que se perdeu no mar (...) que são seis meses e sete dias».⁶⁵

Estes galeões que partiram de Lisboa em Abril de 1519 já estariam construídos no ano anterior, 1518. No ano seguinte, 1520, partiram para a Índia outros dois galeões: o «São Rafael», capitão Rui Vaz Pereira, e o «São Miguel», capitão Pero Lopes de Sampaio. Em 3.9.1519, fez o rei mercê a «António Saraiva, seu moço da câmara, da escrivanhinha do galeão São Rafael por alvará feito em Lisboa a 27 de agosto de 1518 (...) E porquanto ele não foi o dito ano e S.A. lhe fez mercê da escrivanhinha da feitoria de Cananor por alvará que atrás vai registado, prouve a S.A. por alvará feito em Évora a 3 de Outubro de 1519 que ele fosse daqui logo por escrivão do dito galeão e andasse nele enquanto não entrasse na dita escrivanhinha». Em 15.1.1520, fez mercê a Rui Vaz Pereira da capitania do galeão «São Rafael que estava em Belém para ir à Índia». Em 21.1.1520, fez «mercê da capitania da nao que se fez no Porto a Pero Lopes de Sampaio para ir nela para a Índia».⁶⁶ Parece que o «São Rafael» também já estava construído em 1518. A nau que se fez no Porto é o galeão «São Miguel».

É possível que já houvesse galeões em 1516. Diz Bernardo Rodrigues⁶⁷ que nesse ano foi socorrer Arzila uma armada «em que entravam uma nau grossa e dois galeões e dez caravelas armadas». O capitão-mor desta armada era Diogo Lopes de Sequeira, que depois, em 1518, foi para a Índia e lá construiu o primeiro galeão, o «São Dinis», como veremos adiante.

Sobre o «São Rafael» e o «São Miguel» dispomos de alguma informação, mas é necessário sublinhar que o termo galeão era aplicado sem rigor, podendo designar vários

⁶⁵ CC, II-126-92.

⁶⁶ Jean Aubin, «Mercês manuelinas de 1519-1520 para a Índia», in *A abertura do Mundo. Estudos de história dos descobrimentos europeus*, org. Francisco Contente Domingues e Luís Filipe Barreto, vol. II, Lisboa, Editorial Presença, 1987, p. 128.

⁶⁷ *Anais de Arzila*, tomo I (1508-1525), Academia das Ciências de Lisboa, 1915, p. 198.

tipos de navios de vela ou remo e até embarcações fluviais. Mesmo um galeão de vela e alto bordo pode não ser este que aqui nos interessa, o construído exclusivamente para a guerra. Os cronistas e os documentos oficiais designam o mesmo navio, indiferentemente, galeão ou nau. E enganam-se muitas vezes no nome do navio e no nome do seu capitão. A única maneira de sabermos que se trata do navio que nos interessa consiste em reunir três informações: o tipo (galeão), o nome e o nome do capitão. Isto é possível, durante mais de dois anos e meio, com o «São Rafael», capitão Rui Vaz Pereira. Este, nomeado em 15.1.1520, ainda era capitão do mesmo galeão em 14.7.1522 mas já não em 12.9.1522.⁶⁸

Segundo as «Lembranças de cousas da Índia em 1525», o «São Rafael» era de 300 tonéis e o «São Miguel» de 260. Rui Vaz Pereira, «passado o Cabo de Boa Esperança, hindo huma noute com todas as vellas metidas, supitamente esteve o galeão quedo, como se encalhara em alguma cabeça de area (...) acharam que o galeão nadava, e que hum monstro do mar os detinha, o qual jazia pegado na quilha do galeão por todo o comprimento d'elle, sendo o galeão de vinte e hum rumos, que sam cento, e cinco palmos (...).⁶⁹ Não se entende esta passagem, como já foi dito por vários autores, porque sendo o rumo igual a 6 palmos de goa, 21 rumos seriam 126 palmos. Haverá lapso ou tratar-se-á de outro palmo. De qualquer modo, no contexto, pretende-se dizer que o comprimento do galeão é superior ao normal.

André Dias, capitão de uma nau, escreveu ao rei, da ilha de Moçambique, 5.8.1520. Demorou só 4 meses de Lisboa até à ilha; «fomos a segunda nao que aquy chegou e a primeira foy o galeam Sam Migel de que he capitam Rui Vaz Pereira que ha 20 dias que pasou per aqui. Nom crea Vosa Alteza que anda mas avoa. Parece me que ham de vir grandes navios pera a Indea se os outros taes som».⁷⁰ Não é o «São Miguel» mas sim o «São Rafael». É um novo tipo de navio, muito veloz (não anda; voa). Se os outros que se constroem ou construírem no reino forem como este, «ham de vir grandes navios pera a Indea».

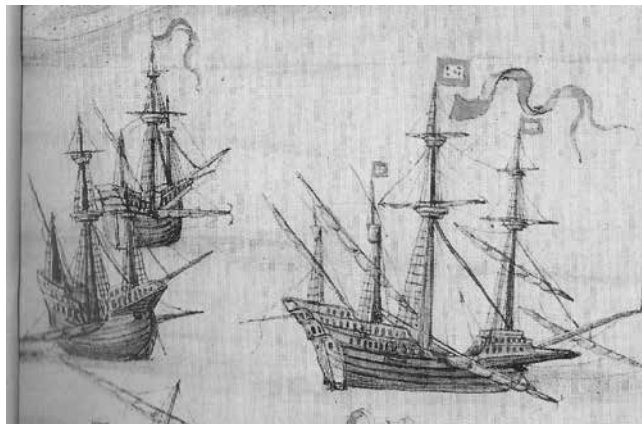
Ainda em 1520, uma caravela foi atacar uma grande nau de Meca, mas «não chegava a meio costado da nau, que era muito alterosa». Foi lá também «Ruy Vaz Pereira no seu galeão em que viera do reino», e lançou o arpéu, «mas a nau era tão alta como o chapitéu de popa do galeão». Em Agosto de 1522, D. Gonçalo Coutinho num galeão e D. Garcia Coutinho na nau «S. Jorge» foram ao porto de Mascate, onde surgiu uma tempestade tão grande «que a nau trincou as amarras (...) foi dar sobre uns penedos» e despedaçou-se. «O galeão era mais rasteiro e não tomou tanta força do vento, e largou as amarras compridas atadas em outras, com que teve» (conseguiu manter-se).⁷¹ Depreende-se que o galeão é rasteiro mas o seu chapitéu de popa é tão alto como o de uma nau muito alterosa. Ou seja, reduziu-se drasticamente o castelo de proa mas não o de popa.

⁶⁸ CC, II-102-47; CC, II-103-144.

⁶⁹ *Relação das Nãos e Armadas (...)*, pp. 35-36.

⁷⁰ *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central*, vol. VI, p. 38.

⁷¹ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Tomo II, Parte II, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1925, pp. 605, 706.



Navios portugueses em meados do séc. XVI: naus à esquerda da imagem, galeão à direita (Tábuas dos Roteiros da Índia de D. João de Castro)

O primeiro galeão construído na Índia foi o «São Dinis, que Diogo Lopes de Sequeira fez aqui, de 300 tonéis».⁷² Diogo Lopes de Sequeira, então governador da Índia, para onde partiu de Lisboa em Março de 1518 e chegou em Setembro,⁷³ comandou uma expedição de Cochim até Massuá em 1520, na qual participou o padre Francisco Álvares, autor da *Verdadeira Informação das Terras do Prestes João*. A obra, que apenas seria impressa em 1540, na língua portuguesa, e na italiana em 1550, aparece mutilada, alterada, não sendo possível reconstituir o texto autêntico. A versão italiana contém o relato da expedição. Partiram de Cochim a 2 de Janeiro de 1520. O governador embarcou num «galeone per nome chiamato S. Denis (...) restante anchora in Cugin [Cochim] un galeone, che non era finito». Seguiram para Calicut, «dove si facevano duoi galeoni molto grandi et fortissimi, del modo del sopradetto, et uno di essi era già in tal ordine che si dicea che nel giorno seguente lo havevano di buttar in mare». No dia seguinte veio o galeão que se estava a acabar em Cochim.⁷⁴ Portanto, no dia 2 de Janeiro de 1520 ainda só estava concluído um galeão, o «São Dinis», muito grande e fortíssimo, de 300 tonéis, tal como o «São Rafael», de Rui Vaz Pereira, e o de D. Diogo de Noronha, construídos no reino. Depreende-se que foi construído em Cochim durante o ano de 1519 ou talvez desde fins de 1518. Ainda em Janeiro de 1520 concluiu-se outro em Cochim e construíam-se dois em Calicut, mas estes dois últimos ainda não tinham sido lançados ao mar em 20.2.1520.⁷⁵

Estes primeiros galeões seriam, pois, navios «agalerados», com a relação comprimento-boca de c. 4:1, quando na nau esta relação é de c. 3:1 (muito grandes), fortissi-

⁷² «Lembranças de cousas da Índia em 1525», p. 22.

⁷³ *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. I, p. 346.

⁷⁴ A. A. Banha de Andrade, «Francisco Álvares e o êxito europeu da verdadeira informação sobre a Etiópia», in *Presença de Portugal no Mundo. Actas do Colóquio*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1982, pp. 330-336.

⁷⁵ CC, I-25-128.

mos, rasteiros e com castelo de proa muito reduzido. O castelo de popa parece que seria tão alto como o das grandes naus.

José Virgílio Pissarra⁷⁶ admitiu a hipótese de o galeão ser de origem malabar, talvez por influência turca, baseando-se numa carta que Pedro Corço escreveu ao rei D. Manuel, de Cochim, 10.11.1518, na qual tece considerações sobre um que o rei de Calicut estava a fazer.⁷⁷ Este, que se estava a fazer em Calicut, em Novembro de 1518, não pode ser nenhum dos que, em Fevereiro de 1520, ainda não estavam concluídos.

Há aqui uma confusão quanto aos significados que a palavra «galeão» pode ter. Aplicava-se a navios muito diferentes, de vela ou remo, de comércio ou pesca, e até a embarcações fluviais. O que nos interessa aqui é o navio redondo, de vela e alto bordo, construído exclusivamente para a guerra. É o de uma tipologia completamente nova, que o autor do manuscrito de 1519 nunca tinha visto, e que veio responder a uma questão colocada às marinhas mais desenvolvidas: sendo a nau tão pesada e lenta, que poderia estar meses à espera de vento favorável, como desenhar um navio de vela e alto bordo muito mais manobrável e com grande capacidade de fogo. Não parece razoável admitir que a inovação seja malabar. Turca, sim, poderia ser, porque era uma das marinhas mais desenvolvidas da época, mas os navios turcos no Mediterrâneo eram bem conhecidos da Ordem de São João de Jerusalém (depois Ordem de Malta), dos franceses, dos italianos e dos espanhóis, e nenhum documento conhecido fundamenta esta hipótese.

Havia muitos galeões na Índia. De Cochim, 5.11.1518, escreveu também Jerónimo de Sousa uma carta ao rei D. Manuel: «(...) achou o capitão mor Diego Lopez de Sequeira hum galeão em Panane feito per mão de dous rumes (...) afora outros que dizem que são feitos na costa (...)».⁷⁸ Ainda de Cochim, 22.12.1518, também D. João de Lima escreveu uma carta ao rei: «(...) que em Dio eram entrados sete galeões e que catorze estavam feitos por esses portos de Cambaia (...) E assim em Danda dizem ser feito um galeão grande e alguas fustas; a qual armada se há de juntar em Dio para se ajuntar com os Rumes (...)».⁷⁹ Mas nenhum documento conhecido permite concluir que eram como os primeiros galeões portugueses.

Em resumo, os primeiros galeões portugueses eram navios redondos, de vela e alto bordo, construídos exclusivamente para a guerra, com a relação comprimento-boca superior à normal, rasteiros, de popa alta mas castelo de proa baixo, muito velozes, fortes e com a artilharia principal à proa. De uma tipologia completamente nova, que o autor do manuscrito de 1519, embora familiarizado com o meio marítimo, nunca tinha visto.

⁷⁶ *A Armada da Índia. Cômputo, tipologia e funcionalidade das armadas de guerra no Oriente (1501-1510)*, Diss. de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2001, pp. 46 e ss.

⁷⁷ *As Gavetas da Torre do Tombo*, dir. António da Silva Rego, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1964, pp. 387-390.

⁷⁸ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. X, pp. 109-110.

⁷⁹ CC, I-23-117, publicada por Geneviève Bouchon et Luís Filipe Thomaz, *Voyage dans les Deltas du Gange et de l'Irraouaddy. Relation portugaise anonyme (1521)*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, 1988, p. 359.

ENTRE TERRA, CÉU E MAR

Viagens portuguesas e conhecimento da África Austral nos Roteiros e Diários de Navegação da primeira metade do século XVI

Comunicação apresentada pela Doutora
Ana Cristina Roque, em 28 de Abril

Resumo

Para além dos estudos de carácter técnico que se tem feito sobre os Roteiros e Diários de Navegação Portugueses da primeira metade do século XVI, a maior parte tem incidido sobretudo na sua relevância para a História dos Portugueses na região. Contudo, uma análise mais sistemática deste tipo de documentação revela que, para além dos aspectos que têm vindo a ser considerados, eles constituem um corpus documental único sobre as regiões que neles aparecem referidas. Não só informam, sobre a terra e as gentes, como fornecem um conjunto de informações preciosas sobre outros aspectos, nomeadamente o clima, os ecossistemas regionais, a fauna e a flora marítimas locais.

O seu estudo e análise quando cotejado com informações relevantes de outras áreas disciplinares, como a ecologia e a biogeografia, revela a possibilidade da sua utilização num contexto bem mais vasto do que o que tem vindo a ser trabalhado.

Importa assim, evidenciar a riqueza e diversidade das informações dadas sobre fauna e flora marítimas da África Austral neste período. Estas informações constituem referenciais únicos para a História da África Austral no século XVI, e fundamentais quando se pretende compreender hoje a dinâmica própria desta região numa perspectiva global, na qual os factores biodiversidade e recursos naturais adquirem cada vez maior importância.

1. Considerações Gerais

Os viajantes são, desde sempre e por natureza, bons observadores e atentos ao detalhe, às diferenças ou semelhanças dos seus encontros e reencontros com o mundo. Na tentativa de afeiçoar o desconhecido, esbatem ou exacerbam os contrastes, reflectindo em ambos os casos, uma conjugação de sentimentos, saberes e interesses próprios de cada viajante e de cada viagem, que os tornam únicos.

Andarilhos do tempo, aventureiros, marinheiros e mercadores, pregadores e peregrinos, guerreiros e curandeiros, contam-se entre os que de há muito foram eleitos como os viajantes, por excelência. Movidos por intenções e objectivos nem sempre consonantes e dominando espaços de geografias diferenciados, têm no entanto em comum, o privilégio de poder falar sobre o que viram e ouviram, nos “mundos” das suas viagens. Cada um, à sua maneira, tornou-se um contador de histórias e cada história, mesmo a mais fantasiosa, tornou-se fruto da sua experiência pessoal.

Ultrapassando as fronteiras do quotidiano e dos seus espaços de origem, estes homens adquiriram a capacidade de recriar a imagem do mundo, de o reinventar e de o revelar a quem dele não conhecia mais do que o pequeno espaço onde se desenrolava o seu dia-a-dia.

Verdadeiras ou fantásticas, estas histórias estimularam a imaginação e a curiosidade tanto quanto o desejo de conhecer o que estava para além do mundo que, de facto, se conhecia. E este foi, sem dúvida também, o espírito que motivou as viagens dos portugueses a partir do século XV.

Independentemente dos objectivos e da preparação cuidada de cada uma dessas viagens, a expansão portuguesa foi, na sua essência, a expressão primeira do desejo de rasgar horizontes, de ir além do pequeno mundo conhecido desvendando outros mundos, de criar oportunidades em espaços até então desconhecidos e de apostar na relação entre nós e os outros, num contexto que poderemos hoje chamar de primeira globalização.

Neste sentido, as viagens dos portugueses de quinhentos abriram a porta para o mundo desconhecido e, aparentemente, dominado pelo fantástico. E este mundo, apesar de ter de ser percebido na sua realidade própria, veio a revelar-se afinal muito mais próximo de nós, reconhecendo-se-lhe amiúde, semelhanças e aproximações à matriz europeia e mais concretamente portuguesa.

Por outro lado, os Portugueses que partiram para o Índico nos finais do século XV, não levavam mais do que o esboço de um mundo, traçado na base de uma amálgama de informações nem sempre fiáveis. Uma espécie de rascunho que a eles cabia corrigir, rectificar ou confirmar. Ao muito cuidado posto no seu traçado faltava a experiência e o conhecimento dos lugares que se registavam pelo ouvir dizer, exigindo muitas vezes do cartógrafo a decisão, tão difícil, sobre o que e como incluir ou não no seu mapa, como tão bem expressou Fra Mauro nas suas *Meditações*:

“How was I to inscribe what he told me on my map?”¹

“Could we embrace the limits of this world using techniques devised by others?”²

E impondo ao piloto ou ao roteirista, a espinhosa função da anotação diária, detalhada, do mundo que se descobria. Eventualmente prosseguindo na linha de uma tradição oral, que Charles Boxer afirma ser a raiz de todos os roteiros³, os pilotos e roteiristas portugueses da primeira do século XVI fizeram *jus* às suas origens mediterrânicas e passaram à pena, com rigor e mestria, a informação sobre os mares, os céus e as terras que a navegação para Sul lhes ia desvendando.

A possibilidade de elaborar um relatório de viagem, de passar aos outros, viajantes ou não, uma informação cada vez mais precisa e despida dos mitos medievais de um mundo ensombrado por homens monstruosos e mares tenebrosos, tornou-se assim um aspecto particularmente importante da viagem permitindo que, progressivamente, fosse possível perceber o mundo de forma diferente. Neste sentido, os portugueses, navega-

¹ “The Meditations of Fra Mauro, Cartographer to the Court of Venice” in COWAN, James (1996), *A Mapmaker’s Dream*, Shambala ed., Boston / London, p. 19.

² Idem, p. 40

³ BOXER, Charles (1934)

dores e cartógrafos, pilotos, roteiristas ou aventureiros, e as suas viagens marítimas do século XV e XVI, foram os principais responsáveis pela mudança da imagem que até aí os europeus tinham do mundo, nomeadamente da África Austral, lugar por excelência das monstruosas criaturas que povoavam o bestiário europeu.

A documentação da primeira metade do século XVI, em particular as *Narrativas de Viagem*, os *Roteiros* e os *Diários de Navegação*, constituem assim, para este período, um *corpus* documental absolutamente extraordinário sobre as regiões que se vão “descobrir” em África, providenciando informação não só sobre a forma como os Portugueses viam toda a costa Sul Oriental africana mas, sobretudo, sobre as características específicas de toda esta região; sendo particularmente pertinente este último aspecto pela sua importância para uma melhor avaliação da situação actual das regiões descritas.

No que respeita à costa Sul Oriental de África, a maior parte desta documentação, e em particular as narrativas de viagem, tem sido usada para escrever a História dos Portugueses na região, ou eventualmente para escrever uma História dominada por uma perspectiva europeia, enquanto os roteiros e diários de navegação tem sido sobretudo estudados na perspectiva técnica da arte de navegar; muito embora trabalhos como os de Quirino da Fonseca, já para os finais do século XVI, tenham evidenciado a riqueza e diversidade de informação incluída nestes textos⁴. Assim, para além da informação sobre as gentes e as terras, os feitos mais ou menos heróicos dos Portugueses ou as condições técnicas que permitiam e garantiam a segurança da viagem, estes documentos incluem frequentemente informações sobre outros aspectos específicos da região – fauna, flora, clima... - que muito raramente têm sido abordados.

Muitos deles, constituem aliás as primeiras referências escritas sobre a África Austral, evidenciando aspectos particulares dos ecossistemas e dos recursos regionais e denotando a preocupação de um registo cuidado que a persistência e regularidade das viagens permitiu corrigir e precisar; particularidades estas que justificam o estudo e a análise desta documentação num contexto interdisciplinar, tendo em vista uma abordagem mais sistemática e abrangente da História da África Austral.

Neste sentido, considerando a globalidade da documentação portuguesa então produzida para esta área, escolhemos em particular os *Roteiros* e os *Diários de Navegação* como ponto de partida para uma outra leitura possível desta documentação. Uma leitura que se prende com a análise do seu conteúdo do ponto de vista seu contributo para o conhecimento da costa Sul Oriental de África, no século XVI. Um conhecimento global em que se contemplam não só as referências ao homem e à sociedade em que ele se insere, como também ao *habitat* que a ambos enquadra.

⁴ Quirino da Fonseca, *Diários da Navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa (1938). Apesar de respeitar aos finais do século XVI, esta obra constitui, no plano que mais particularmente nos interessa, uma obra de referência, já que, para além do estudo introdutório, Quirino da Fonseca incluiu um extenso capítulo de anotações sobre os vocábulos incluídos no texto do manuscrito que se apresenta, por ordem alfabética, em estilo de glossário. Aqui, não só se explicitam os termos técnicos e a correcção de algumas palavras utilizadas, como abundam as referências à fauna e flora marinhas a que, frequentemente, se juntam descrições exemplificativas, sobretudo quando não é possível proceder à sua correcta identificação.

2. Roteiros e Diários de Navegação – campos privilegiados para o estudo da fauna e flora da costa Sul Oriental de África

“Os sinais dos Baixos da Índia são de maneira que se as naos forem a Leste delles 10.ou 12.legoas verão *Alcatrazes*, & se for mais os não verão, & se for da banda Daloeste delles, ainda que vá a não 25. legoas da costa verão *Alcatrazes*, & sempre os acharão”⁵

De há muito que a fauna e a flora marinhas são conhecidas como indicadores preciosos para quem se aventura pelo mar. Ambos prenunciam a distância a terra e as condições meteorológicas e, não raro, informam sobre a direcção a seguir e, por isso, tiveram desde sempre lugar de destaque nos *Roteiros e Diários de Navegação*.

No século XVI, a geografia, a fauna e flora marítimas eram tidas como importantes “conhecenças” da terra, ou seja, como “sinais vitais” para ajudar os viajantes e navegantes a localizarem-se no imenso e variado espaço do Índico. É para estes que neles se fala da costa e do mar, dos ventos e do Sol e, como escreveu D.João de Castro, “de conhecenças d’aves, peixes e ervas para aviso das terras”⁶.

Habitados a outros mares, a navegação em águas desconhecidas era-lhes em muito facilitada pela leitura destes sinais. Muito dependia do céu e do mar e a experiência ensinara já o quanto ambos podiam ser os mais preciosos aliados ou os mais temíveis inimigos, pondo em causa a viabilidade e a segurança da viagem. Daí que a anotação das diferentes “conhecenças”, bem como o desenho do perfil da costa de áreas específicas, eventualmente então tidas como as mais significativas, passassem a ser incluídos no registo diário do que se ia observado ao longo do percurso. Um registo que, servindo de ponto de referência para uma próxima viagem, poderia ser sempre complementado com novas observações, enriquecendo permanentemente o conhecimento que se tem de uma mesma região ou, evidenciando erros que, por não serem corrigidos, pudessem induzir outros ainda maiores⁷.

O registo releva assim de uma observação cuidada e minuciosa e tem a particularidade de ser encarado como um importante repositório de informação a conhecer e a melhorar, à medida que se vão fazendo novas observações, salvaguardando-se sempre que nem mesmo o melhor registo dispensa a prudência, vigilância e cuidados de que toda a navegação se deve revestir⁸.

⁵ Vicente Rodrigues, (s/d), *Roteiro da Carreira da Índia*, cap. “Exame de pilotos”, fl. 36v.

⁶ D. João de Castro, (1538), *Carta a D. João III (Moçambique, 5 de Agosto)*, BNL, Mss. 201-51.

⁷ A este respeito veja-se, entre outros, CASTRO, D. João de (1538), *Roteiro de Lisboa a Goa, Obras Completas de D.João de Castro*, Coimbra, 1968 ou de PERESTRELO, Mesquita (1575/6), *Roteiro da África do Sul e Sueste (Do Cabo da Boa Esperança ao Cabo das Correntes)*, Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1936.

⁸ Veja-se, por exemplo, a nota que D. João de Castro introduziu, à margem, no seu Roteiro, depois da sua segunda viagem à Índia em 1545 “...Quando tornei a segunda vez à Índia não vi estes grajaos nas Ilhas de Angoxe nem mesmo nas Ilhas Primeiras nem por todo este parcel vi bandos deles nem de outras aves, somente algumas ganinas e estas muito raras, pelo que ninguém deve dormir descansado confiando na vista das aves e doutros sinais, mas vendo os e não os vendo cuydarem que podem ser com a terra e fazerem suas vigias muy ordenadas”, D. João de Castro, (1538), *op.cit.*, p. 173.

Deste modo, na procura de novas terras e da forma mais segura de as alcançar, marinheiros e pilotos, dispensaram uma atenção especial ao céu e ao mar constituindo, ao longo dos tempos, um banco de dados sobre a fauna e a flora marítima que pode ser hoje objecto de uma análise particular em que a história se cruza com a etologia, a biogeografia e as problemáticas actuais da biodiversidade e da sustentabilidade dos recursos regionais.

No caso específico da África Austral, importa ainda referir que, considerando o imaginário europeu que moldara uma imagem distorcida desta região e dos seus habitantes, os viajantes e marinheiros que ali chegaram pela primeira vez na viragem do século XV devem ter ficado, de facto, verdadeiramente surpreendidos quando, passado o Cabo e ao invés dos tão temíveis monstros esperados, encontram um mundo em tudo semelhante ao seu.

Do ponto de vista da paisagem os Portugueses deparam-se na África Austral, com uma imagem “simétrica” do seu mundo natural, reencontrando-se com ambientes mediterrânicos e insulares bem conhecidos: no Cabo, a flora mediterrânica capense replicando as formações do Sul da Península Ibérica, e na costa Sudoeste e Terras do Natal as estruturas florestais em tudo semelhantes às florestas da Madeira e dos Açores.

Por sua vez, do ponto de vista da fauna, as eventuais diferenças esbateram-se face às especificidades regionais próprias das regiões de charneira onde, como no próprio território português, dominam as grandes concentrações de aves em migração e as áreas de nidificação e invernada de algumas espécies.

De facto, foi sobretudo a fauna e, em particular as aves marinhas em fluxos e refluxos migratórios em torno da África Austral e em torvelinhos e sazonalidades próprias destas regiões, que permitiu, ao passar pelo Cabo, a utilização de saberes empíricos de marinagem, quer na previsão do tempo, quer na antevisão da proximidade de terra, reforçando assim “sinais de proximidade”, naquilo que era até então desconhecido.

As descrições da fauna e da flora surgem assim associadas à necessidade de resolver problemas básicos de marinagem e de subsistência vital. Por isso o registo é minucioso e nele transparece a preocupação de transmitir aos outros, aos viajantes seguintes, uma informação mais ou menos detalhada que lhes permita a rápida identificação dos locais, dos recursos disponíveis, das variações sazonais do meio e dos cuidados a ter quando por ali se navegava.

Contudo, o detalhe posto nessas descrições revela também a necessidade de usar a palavra para fixar nesse registo os momentos únicos em que, pela primeira vez, o olhar se espraia nesse outro mundo que, surpreendentemente, replicava imagens comuns dos céus e dos mares do seu quotidiano de origem.

Daí que, logo nas primeiras viagens e ao passar do Cabo, se vá dando conta das semelhanças enquanto se evidenciam as diferenças, se descrevam detalhadamente espécies conhecidas de par com outras nunca vistas, se registem pormenores de comportamento que nunca tinham podido observar, se assinalem os locais das grandes concentrações de uma ou várias espécies ante-cedendo as migrações e se arrisquem mesmo as primeiras quantificações de algumas populações animais.

3. Fauna Marinha

No que respeita à fauna marinha, esta emerge nos *Roteiros* e nos *Diários de Navegação*, como um dos sinais de reconhecimento mais significativos das diversas regiões geográficas mencionadas, sendo as aves e os mamíferos marinhos os mais significativos para a identificação de algumas áreas específicas da África Austral.

3.1. Avifauna

A informação sobre as aves marinhas, referidas muitas vezes por *avaria*, *aviaria* ou *avariação*⁹, é sem dúvida a mais profusamente documentada, diversificada e precisa¹⁰, chegando por vezes a ser o único indicador da proximidade de uma costa que, ainda não se vê, mas que se faz anunciar pela presença de algumas destas aves.

O conjunto de dados fornecidos por estes documentos surpreende tanto pela precisão da informação coligida, como pela diversidade e pelas referências à distribuição e à frequência das várias espécies mencionadas na primeira metade do século XVI (*vd.* Quadro 1.1 e 1.2).

Este indicador é de tal forma considerado relevante que, por vezes, num só texto, pode reunir-se informação sobre mais de uma dezena de aves que vão sendo observadas, resultando esta enumeração da experiência que as sucessivas viagens vão constituindo em saber. Neste sentido, os textos da segunda metade do século XVI, que não trataremos aqui, adquirem particular importância seja no que respeita ao registo de ocorrência das várias espécies, seja quanto à distribuição geográfica destas. Tome-se entre outros e a título de exemplo, o caso do “Diário de Navegação da nau “S.Martinho”, escrito em 1597 pelo piloto e roteirista Gaspar Ferreira Reimão onde, para a África Austral, se dá conta da ocorrência de 20 variedades de aves¹¹, algumas das quais já anteriormente referidas nos *Roteiros* e *Diários de Navegação* da primeira metade do século XVI.

Para além da designação genérica de aves (“pássaros”) ou de aves ainda desconhecidas mas semelhantes a outras que lhes eram familiares, a informação disponível nestes documentos permite identificar 25 tipos diferentes de aves marinhas para a região compreendida entre o Cabo da Boa Esperança e a costa do Natal, às quais foram então dados nomes de acordo com as terminologias em vigor na época. Infelizmente, muitos desses nomes caíram em desuso remetendo a sua eventual identificação para a descrição física ou comportamental que então foi feita, sendo que, na maior parte destes casos, esta não é nem suficiente nem precisa a ponto de permitir essa identificação. Situações há, em que ao mesmo nome, como no caso dos *borrelhos*¹², correspondem descrições que, por nem sempre serem consonantes, dificultam o consenso sobre que ave ou aves poderiam estar

⁹ Quirino da Fonseca, *op.cit.*, p. 324.

¹⁰ Embora sejam mais abundantes as informações sobre o sector austral, até porque a avifauna é ali muito mais numerosa e diversa, as referências sobre o sector tropical são igualmente elucidativas e precisas.

¹¹ Respectivamente, alcatrazes, borrelhos, cagalhos, calcamares, corvas (também referidas como corvetas), entenais, estopegados, farilhões, feijões (ou feijadas), gaiotas, gaiivotões, garajaus (e garaginas), maçaricos, mangas de veludo, pardelas, rabos forcados, rabos de junco, rolas (e roletas), rombos e tinhosas.

¹² Veja-se por exemplo o caso dos “borrelhos” que, nos textos de D. João de Castro e Vicente Rodrigues.

em causa. Ainda assim, em 4 casos foi possível chegar à identificação da espécie e em 13 à identificação da família (*vd.* Quadro 2.1).

Consideradas sinais vitais para a navegação, a ocorrência ou ausência das aves marinhas foi motivo de consideração e registo, sobretudo em situações em que as observações contradiziam, pontual ou persistentemente, outras informações anteriores. Esta situação é aliás bem evidenciada nalguns textos, em que explicitamente se refere, para localizações precisas, a ausência de uma ou outra espécie que ali costumava ocorrer habitualmente ou o inverso, i.e., a ocorrência de um espécie que não se encontrava referenciada para uma determinada região. Exemplos como as aves que pareciam alcatrazes mas não o eram - "...e tinham as asas desengonçadas e o voar pesado como o alcatraz; estas aves eu nunca vi aqui senão agora..."¹³ – referidas por D. João de Castro em 1538 ou os alcatrazes, que em 1597 Gaspar Ferreira Reimão, estranha não encontrar – “não aparece nenhos alcatrazes nem paçaros nenhos, que me maravilho”¹⁴ – são por demais ilustrativos destas situações, sendo abundantes na maioria destas textos

A maior parte das referências diz respeito a antenais, albatrozes, alcatrazes, corvos marinhos, gaivotas, garajaus, negritas, pardelas e paturcas. Sabe-se que os alcatrazes têm o vôo pesado¹⁵ e não andam no mar a mais de 40 léguas de terra¹⁶, que as paturcas preferem estar mais longe, entre 80 a 100 léguas da costa¹⁷, que as negritas são companheiras inseparáveis das gaivotas e que os garajaus andam em bandos, no mar, a comer manjua....¹⁸.

Identifica-se o que se conhece¹⁹, quando a distância pode induzir em erro arrisca-se um “parece ser” e é-se peremptório quando se se depara com algo nunca visto²⁰, que passa então a ser motivo de especial atenção. A estes aspectos, como refere Quirino da Fonseca²¹, acresce ainda o “ouvido”, que permite o registo do canto ou do silêncio das aves, quantas vezes renunciando situações climáticas precisas e, quantas vezes, adversas.

E toda esta informação integrava o corpo de um registo técnico onde se iam corrigindo permanentemente as cartas, se anotavam as variações magnéticas, se apontavam fundos, ventos, correntes...

¹³ D. João de Castro, *op.cit.*, p. 136.

¹⁴ “Diário de Navegação da nau “S.Martinho”, de Portugal para a Índia, em 1597 (por Gaspar Ferreira, piloto e roteirista que nela ia) in Quirino da Fonseca, *op.cit.*, p. 67.

¹⁵ D. João de Castro, *op.cit.*, p. 136.

¹⁶ Diogo Afonso, “Roteiro da Navegação daqui para a Índia”, in Livro de Marinharia de Manuel Álvares, p. 66, Lisboa, 1969.

¹⁷ Manuel Álvares, “Regimento do Cabo da Boa Esperança”, *Idem*, p. 103.

¹⁸ André Vaz, “Diário da Viagem de Inverno que, em 1537, fez André Vaz”, in *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940.

¹⁹ Mesmo para as espécies a que, neste período, são atribuídas designações específicas, estas caíram muitas vezes em desuso no léxico vulgar português sendo hoje de reportar pelo menos ao nível da espécie. Todavia, na maioria das vezes, foi possível reconhecê-las ao nível da família contribuindo para tal a descrição morfológica e comportamental presente em muitos destes documentos.

²⁰ “... vi muitas aves de todas as maneiras, que eram alcatrazes de pontas das asas pretas, e todos cuidámos que eram alcatrazes, porém não o eram, que eram maiores e tinham as asas desengonçadas e o voar pesado como o alcatraz; estas aves nunca vi aqui senão agora, não vi mais de duas” D. João de Castro, *op.cit.*, p.136.

²¹ Quirino da Fonseca, *op.cit.*, p. XXVIII.

No que respeita às espécies desconhecidas, os pinguins foram então cabeça de car-taz. Ainda que erroneamente considerados como uma ave incapaz de voar por não ter penas nas asas²², os pinguins (Pinguim-burro ou Pinguim do Cabo / *Spheniscus demersus*) foram minuciosamente descritos sob a designação de *sotelicários*²³. As gentes que viajaram com Vasco da Gama na sua primeira viagem em 1497 ficaram de tal forma surpreendi-das com a sua forma e o seu comportamento que não resistiram mesmo a provar estas estranhas criaturas na viagem de regresso. Fosse por pura curiosidade ou porque os man-timentos frescos já escasseavam, tomaram muitos e deles fizeram salga²⁴ para consumir posteriormente, embora não se conheça qualquer registo sobre o resultado deste procedi-mento; o que leva a crer que terá sido uma situação pontual e não o início de uma prática habitual para quem demandasse aquelas paragens. Aliás, após estas primeiras referências, são muito poucos os textos em que se voltaram a referir os estranhos “*sotelicários*”, que ainda hoje se encontram em grandes grupos nos mesmos areais das imediações da Cidade do Cabo. Arealis que hoje integram a reserva natural da baía de Boulders, junto a Simon’s Town (False Bay), uma reserva, especificamente criada para sua protecção e que conta actualmente com um população de mais de 2300 exemplares desta espécie.

Simultaneamente foi igualmente dada especial atenção aos períodos e rotas de migração, aos locais de nidificação e invernada, costeiros ou insulares ou às rarefações de avifauna, regionais ou sazonais.

De igual modo e não menos relevantes são também as referências às associações de várias espécies, em certos períodos do dia ou do ano, ou ainda às grandes comunidades em movimento, ligando certamente grandes cardumes de peixes às “mangas” de mamífe-ros e à miríade de aves piscívoras.

Em qualquer dos casos, a maioria dos registos evidencia particular detalhe na obser-vação e anotação sobre as grandes concentrações e os movimentos migratórios em articu-lação com as mudanças de estação, nomeadamente nos finais do Outono e no início do Inverno austrais; sendo que as principais áreas de concentração se assinalaram então, tal como hoje, em torno do Cabo das Agulhas e da Baía de Alagoa (Port Elizabeth) onde, entre finais de Fevereiro e inícios de Junho, se observavam grandes bandos, praticamente, de todas as espécies.

As observações feitas, em particular as efectuadas nestes meses, resultaram quase sempre numa descrição ainda mais detalhada e, não raro, incluem aspectos comporta-mentais das várias espécies específicos destes períodos.

Como já se referiu inicialmente, a maior parte destas descrições constitui o pri-meiro registo escrito não só sobre a identificação e comportamento de muitas espécies de aves marinhas, como da sua distribuição geográfica na África Austral permitindo, por isso, a constituição de uma base de dados de referência sobre a sua ocorrência e distribui-ção históricas na região.

²² Álvaro Velho, *Relação da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia*, Lisboa, 1989, p. 14.

²³ *Id. ibidem*.

²⁴ *Id.* p.51.

3.2. Mamíferos marinhos

Com menos referências mas não menos importantes são os registos sobre os mamíferos marinhos, sobretudo os que respeitam aos lobos-marinhos e às várias espécies de baleias.

Uns e outros marcam a região com a sua presença permanente e encontram-se igualmente bem documentados. Tal como para as aves marinhas, os registos evidenciam sobretudo as associações de espécies, a distribuição geográfica e a sua ocorrência ou ausência, evidenciando-se as espécies desconhecidas e sublinhando-se quer a associação destes com bandos de aves, que em determinados períodos do ano partilham as mesmas águas²⁵, quer os aspectos específicos do seu comportamento que nunca antes tinham sido observados e puderam vir a ser objecto de um registo detalhado em função das diferentes épocas do ano em que se realizavam as viagens.

Alguns, mesmo que não da mesma espécie, eram já bem conhecidos de quem habitualmente frequentava as águas do Atlântico e, nestes casos, as descrições evidenciam claramente o cuidado em registar as diferenças e as semelhanças, comparando as espécies que agora encontravam com as outras já suas conhecidas.

Foram registadas 5 variedades de mamíferos marinhos, 1 das quais foi possível identificar ao nível da espécie e 2 que oferecem algumas dúvidas de identificação ao nível da família (ver Quadro 2.2).

Porém, no que respeita aos mamíferos marinhos a atenção recaiu sobretudo no reconhecimento e identificação das áreas de reprodução e criação bem como no registo do comportamento específico de certas espécies durante o período de acasalamento e reprodução. E, em alguns casos, como por exemplo o de uma espécie local de lobo-marinho – o Urso-marinho-do-Cabo (*Arthrocephalus pusilus pusilus*)²⁶, a descrição feita em 1497 é de tal forma precisa e detalhada que, se não tivesse sido devidamente datada, seria por si só mais do que suficiente para, com base nas observações feitas relativamente ao tamanho e agressividade destes animais, informar, com uma margem de erro mínima, sobre o período do ano em que os Portugueses os puderam observar:

“Em esta angra está um ilhéu, três tiros de besta; e em este ilhéu há muitos lobos marinhos e (alguns) deles são tão grandes como ursos muito grandes e são muito temerosos e têm muito grandes dentes; e vêm aos homens e nenhuma lança, por força que leve, os não pode ferir; e outros mais pequenos e outros muito pequeninos; e os grandes dão urros como leões e os pequeninos como cabritos; e aqui fomos um dia a folgar e vimos, entre grandes e pequenos, mais de três mil...”²⁷

²⁵ Bernardo Fernandes, “Diário de Navegação da Nau Boquica-a-Velha”, in *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p. 202.

²⁶ Mamífero marinho da família das *Otaridae*, conhecidos pela designação de Ursos marinhos da África do Sul ou do Cabo (*Arthrocephalus pusilus*). A subespécie local (*Arthrocephalus pusilus pusilus*), que constitui um endemismo, vive ao longo das costas da Namíbia até ao Cabo da Boa Esperança, distribuindo-se igualmente para leste, até Delagoa Bay.

²⁷ Álvaro Velho, *op cit.*, p. 14.

A descrição aponta claramente para a existência de uma grande colónia de Ursos-marinhos-do-cabo, com mais de três mil animais, em local e período de reprodução. Os grandes são os machos que, nesta espécie têm cerca de 2,34m. de comprimento e um peso médio de 700 kg., os mais pequenos são as fêmeas que atingem 1,80m. de comprimentos e 122 kg. De peso e os pequeninos, as crias recém nascidas. E dizemos recém nascidos porque nesta espécie, embora o período de reprodução se prolongue de Outubro a Janeiro, os nascimentos ocorrem, nesta região, entre finais de Novembro e início de Dezembro.

Ora, é sabido o período exacto do ano em que os Portugueses ali passaram (entre 25 de Novembro e 8 de Dezembro) mas, se o não soubéssemos bastariam estas observações para permitir determinar, com relativa aproximação, o período do ano em que os Portugueses ali permaneceram em 1497.

Por outro lado, isto justifica igualmente a referência à agressividade e aos “urros” dos machos. Nesta espécie, o macho é polígamo e, durante o período de acasalamento e de reprodução a sua agressividade é redobrada para com os outros machos, tendo como objectivo arranjar mais fêmeas para o seu harém, mostrar a sua superioridade e defender o seu território contra qualquer elemento externo que ponha em perigo o seu domínio.

Assim, apesar de nada poder contra as bombardas dos Portugueses – no mesmo diário diz-se que os bombardearam a partir das naus²⁸ – estes machos não deixaram de reagir ao sentirem-se ameaçados no seu território, sobretudo em tempo de reprodução, e o autor do Diário foi suficientemente perspicaz para registar o comportamento, aparentemente estranho, destes animais.

Embora uma espécie semelhante – Foca Monge Mediterrânica / *Monachus monachus* – ocorra igualmente ao largo dos arquipélagos da Madeira, Açores e Canárias, e de algumas outras espécies semelhantes ocorrerem na Costa Sudoeste africana, sendo que se trataria assim de animais que não lhes eram estranhos, o facto é que não há nenhum registo anterior sobre o comportamento destes animais durante o período de reprodução. Deste modo, este trecho do texto torna também o Diário um documento particularmente importante do ponto de vista da etologia, já que constitui o primeiro registo escrito do comportamento, e mais especificamente do comportamento durante o período de reprodução, desta espécie.

Do mesmo modo, a descrição feita em 1497, constituiu igualmente a primeira referência e identificação da sua área de reprodução e criação – O “ilhéu da Angra de S. Brás”. Apesar do considerável decréscimo da população de Ursos marinhos nesta região, o ilhéu da Angra de S. Brás, hoje Seal Island, mantém-se até aos nossos dias como uma das principais áreas de reprodução e criação desta espécie na África Austral, sendo que a comunidade de animais residente nesta região se encontra, hoje em dia, a ser permanente e atentamente seguida pelas organizações mundiais de conservação da natureza, que temem a sua extinção devido á degradação dos habitats, sobretudo em resultado da poluição marinha provocada por petroleiros na região do Cabo.

²⁸ *Id. ibid.*

3.3. Peixes e principais pesqueiros

Já no que respeita aos peixes, a maioria das referências é genérica e relacionada com a possibilidade de obter peixe fresco para consumo imediato ou não. Daí que, mesmo quando se mencionam genericamente “peixes” ou “pescado” se refiram sempre quantidade e qualidade. Situação semelhante se verifica aliás nos casos em que a referência é nominal, sendo então quase sempre acompanhada da informação sobre as grandes quantidades ou as dimensões excepcionais do peixe apanhado ou visto. É o caso das pescadas da Angra de S. Brás, que seriam de “um tamanho nunca visto”²⁹, ou dos bonitos que, embora abundantes nas águas da região, eram em alguns sítios “tamanhos como cavalas”³⁰

Em contrapartida, o empenho que foi posto em dar nota do tamanho raramente teve correspondência com a localização precisa do local onde o peixe foi capturado ou observado, sendo praticamente impossível localizar a área onde foram pescados ou qualquer possível relação com a costa próxima.

Porém, tal como para as aves marinhas, o conjunto de referências permite apontar como principais locais destas pescarias ocasionais, as áreas em torno do Cabo das Agulhas e da Baía de Alagoa (Port Elizabeth).

Em contrapartida, se as espécies de peixe não mereceram especial atenção, o mesmo já não se pode dizer sobre a localização dos principais pesqueiros. Estes foram cuidadosamente documentados e quase sempre referenciados em relação à costa mais próxima. Assim, de acordo com estes documentos, os principais bancos de pesca da África Austral situavam-se:

- em frente ao Cabo da Boa Esperança e ao Cabo das Agulhas³¹;
- na Angra de S.Brás (Mossel Bay) e na Baía Ferosa (Plettenberg Bay)³²;
- desde a baía de Alagoa (Algoa Bay / Port Elizabeth) até ao Rio do Infante (Great Fish River)³³;
- ao longo de toda a costa da Pescaria (Tujela bluff)³⁴;
- em frente da Ponta Primeira da Terra do Natal (Cape Morgan)³⁵ e
- ao longo da costa desde os Medões do Ouro (Kosi River) até à Aguada da Boa Paz (Rio Inharrime) já na costa de Moçambique.

Tal como para as aves e os mamíferos marinhos, a identificação e localização destes bancos de pesca providencia informação relevante sobre a sua distribuição geográfica no

²⁹ André Vaz, *op.cit.* p. 165.

³⁰ Manuel Álvares, *op.cit.*, p. 105.

³¹ André Vaz, “Diário da Navegação da Viagem de Inverno que fez André Vaz em 1537”, *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p.164.

³² Anónimo, “Diário da Navegação da Nau Santa Maria da Graça...”, *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p.113; André Vaz, “Diário da Navegação da Viagem de Inverno que fez André Vaz ...”, *op.cit.*, p. 165.

³³ Bernardo Fernandes, “Diário da Navegação da Nau Boquica-a-velha, saída de Lisboa para a Índia no anno de 1548”, *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p. 197.

³⁴ M. Perestrelo, *Roteiro das Costas Sul e Oriental de África*, Lisboa, 1989, p. 446.

³⁵ Álvaro Velho, *op.cit.*, p. 15.

século XVI, permitindo uma perspectiva histórica da sua evolução e alterações ao longo do tempo.

Importa ainda referir que, para além dos peixes são também assinalados alguns invertebrados associados à fauna piscícola. Porém estas referências são escassas. Mencionam-se apenas *caramujos*, *manjuas* e *sibas* e o registo da sua ocorrência não parece ter constituído motivo de grande interesse senão quando, como um sinal complementar da distância a terra, surge em associação com as aves que deles se alimentam.

4. Flora marinha

Já sublinhámos anteriormente que, para estes primeiros viajantes, a chegada à África Austral foi sobretudo surpreendente pela proximidade e similitude da paisagem com os seus referenciais mediterrânicos e atlânticos. A paisagem e a vegetação costeira e marinha eram-lhes de tal modo familiar que as descrições fluíam, quase sempre por comparação com os referenciais conhecidos.

Neste contexto, e embora tratando-se de observações feitas em terra e sobre as espécies vegetais da região, torna-se particularmente interessante a referência explícita à existência de estevas (*Cistus* sp.) nas áreas montuosas próximas da costa da Angra de S. Brás (Mossel Bay)³⁶. Não tanto pelo facto de terem sido erradamente identificadas - não há *Cistaceae* na África do Sul e a sua identificação foi feita por comparação com algo que lhe era em tudo muito semelhante -, mas porque eventualmente se trata da primeira referência a um grupo de plantas desconhecidas dos europeus, genericamente designadas por próteas (várias espécies da família *Proteaceae*), algumas das quais, se vistas à distância quando em flor, têm algumas semelhanças com a esteva. Assim, tal como para outros aspectos já anteriormente sublinhados, a documentação portuguesa fornece a primeira informação sobre esta planta, típica da flora capense, e a sua ocorrência e distribuição na área de Mossel Bay no século XVI.

Porém, no que respeita à flora marinha e contrariamente à situação que foi referida para a fauna, apenas se referem para toda a costa da África Austral, duas variedades diferentes - as “trombas”, também designadas por “cama de bretão” e os sargaços - cada uma das quais com uma distribuição geográfica precisa; sendo que em qualquer dos casos a sua presença significava proximidade de terra.

As primeiras ocorrendo entre o Cabo da Boa Esperança e o Cabo das Agulhas, e as segundas desde o cabo das Agulhas aos Baixos da Judia, a Norte do Cabo das Correntes, havendo ainda referências à sua ocorrência, bem mais a Norte, já muito perto da Ilha de Moçambique.

Sobre as “trombas”, diz-se serem semelhantes a “umas ervas como canas frescas, compridas e com muitas raízes”³⁷, com “hua vara de cóprido, e outra de largo”³⁸ e que

³⁶ *Idem*, p. 14.

³⁷ D. João de Castro, *op.cit.*, p. 126.

³⁸ Vicente Rodrigues, *Roteiro da Carreira da Índia*, fl. 34v.

nunca se afastam da terra mais de 30 ou 40 léguas³⁹, enquanto os sargaços, também posteriormente mencionados como rabos de raposa⁴⁰ referem-se sempre em ligação com os baixios e são muitas vezes apontados como sendo os únicos sinais indicadores da proximidade da costa⁴¹

À semelhança do que foi dito para a fauna, também a continuação das viagens vai permitir a progressiva identificação e referenciação de outras espécies, sobretudo para a fachada índica, sendo que na segunda metade do século XVI, a lista da flora marítima ver-se-á não só consideravelmente aumentada, incluindo algas, botelhas⁴², caniços, raízes..., como especificada relativamente a determinadas formações vegetais costeiras, como os mangais, que se anunciam no mar por raminhos de “pés de galinha” e de “candeas”.

O que acabamos de apresentar não é senão uma ínfima parte da informação que, sobre estes aspectos, podemos encontrar na documentação portuguesa da primeira metade do século XVI, e muito particularmente nos *Roteiros* e *Diários de Navegação* deste período e que, como já referimos, das poucas vezes que tem sido usada, o tem sido sempre, ou quase sempre, na perspectiva das “conhecenças” da terra. Não obstante, como pode ver-se pelo que foi aqui apresentado, esta documentação contém registos únicos e fundamentais sobre aspectos específicos da fauna e flora da região e constitui em si mesma um imenso banco de dados de interesse para outras áreas científicas que ultrapassam em muito a História, a Cartografia ou as Técnicas e Artes de navegar.

O seu estudo e análise quando cotejado com informações relevantes de outras áreas disciplinares, como a ecologia, a etologia e a biogeografia, revela a possibilidade da sua utilização num contexto bem mais vasto do que o que tem vindo a ser trabalhado.

Importa assim, evidenciar a riqueza e diversidade das informações dadas, em particular, sobre a fauna e flora marítimas da África Austral neste período. Estas informações constituem referenciais únicos para a História da África Austral no século XVI e fundamentais quando se pretende compreender hoje a dinâmica própria desta região numa perspectiva global, na qual os factores biodiversidade e recursos naturais adquirem cada vez maior importância.

³⁹ Diogo Afonso, *op.cit.*, p. 66.

⁴⁰ Quirino da Fonseca, *op.cit.*, p. 350.

⁴¹ Anónimo “Diário de Navegação da Nau Espera”, *Livro de Marinhabria de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p. 136.

⁴² Planta frequentemente referida para a fachada África Austral entre as Ilhas de Tristão da Cunha e o Cabo da Boa Esperança. A semelhança entre o nome botelha e a designação portuguesa de botilhão, que em algumas regiões de Portugal se aplica ao sargaço, sugere que também possa ter sido empregue nesse sentido ou para identificar alguma outra planta parecida com o sargaço. *Vd.* Vicente Rodrigues, *Roteiro da Carreira da Índia*, fl. 34v.

QUADRO 1.1: AVES MARINHAS REFERENCIADAS E SUA IDENTIFICAÇÃO (ÁFRICA AUSTRAL - 1ª METADE DO SEC. XVI)

Designação Portuguesa Quinhentista	Espécie	Família	Observações
Alcatrazes			Designação generalizada que abarca diferentes espécies da família Sulidae e Laridae
Altarizes	Haliaeetus vocifer (?)		Pela localização e descrição feitas parece tratar-se da Águia Pesqueira, Africana que ocupa os estuários dos grandes rios e lagos bem como o litoral marinho de África
Antenais		Procellariidae	Antenais, Entenais ou Centenais são designações vulgares que antigamente eram atribuídas a várias espécies desta família
Cagalhos		Oceanitidae (?)	
Calcamares		Oceanitidae (?)	Designação vulgar atribuída a várias espécies desta família
Coleiradas			Designação no genérico atribuída a todas as aves que apresentem “coleira”
Corvas pretas		Phalacrocoracidae	
Estropegados			Segundo Cândido de Figueiredo (1949), Grande Dicionário Luso-Brasileiro, Estopagado é a designação vulgar atribuída a uma ave aquática das zonas costeiras da África do Sul, nomeadamente, Angola
Feijões e feijões pintados			Cândido de Figueiredo (1949), não refere feijões mas sim “feijão-frade” como sendo a designação vulgar atribuída a uma ave palmípede africana, branca com pintas pretas
Fradinhos	Tringa ochropus	Scolopaciidae	Limícola da família Scolopaciidae que, segundo Cândido de Figueiredo (1949), é também sinónimo de Megengra e Rabilongo
Gaivotas		Laridae	Designação atribuída a várias espécies desta família

Gaivoriões		Laridae	Designação atribuída a várias espécies desta família
Garajaus		Laridae	Sob esta designação englobam-se as chamadas Andorinhas do mar
Gralhas		Corvidae	
Mangas de Veludo	Macronectes giganteus	Procellariidae	
Negritas	Bulweria bulweria	Procellariidae	
Pardalões		Scolopaciidae	Designação vulgarmente atribuída a alguns maçaricos desta família
Pardelas		Procellariidae	Designação genérica atribuída a algumas espécies desta família
Paturcas		Diomedéidae ?	Trata-se provavelmente de espécies da família dos Albatrozes
Pintadas			Designação geralmente atribuída a Numida Meleagris (Galinha da Índia) que, obviamente não corresponde a este contexto
Quelhas			
Rabiforcados		Fregatidae	Designação atribuída a algumas espécies desta família
Rabos de Junco		Phaethontidae	Aves marinhas características das águas tropicais
Soteliários	Spheniscus demersus	Sheniscidae	Pinguim-burro ou Pinguim-do-Cabo

QUADRO 2.1: REGISTO DE OBSERVAÇÕES DE AVES MARINHAS REPORTADAS AO LOCAL E PERÍODO DE OBSERVAÇÃO
(ÁFRICA AUSTRAL - 1ª METADE DO SEC. XVI)

Designação Portuguesa Quinhentista	Local onde foi observado	Latitude referida	Período do Ano	Observações	Fonte
Alcatraz do Cabo (?)	Cb. B. Esperança			Em associação: aves grandes como abetardas e aves que parecem gaivotas	DN (01)
Alcatraz do Cabo (?)	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas	35° 1/6 S	Fevereiro	Em grupos	ROT (04)
Alcatrazes	Cb. B. Esperança	35°/36° 1/2 S		Em grupos No mar, 30 a 40 léguas de terra	ROT (8-01)
Alcatrazes	Cb. B. Esperança				ROT (01)
Alcatrazes	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas	34° 1/2 S	Fevereiro	Em associação: alcatraz (1) e paturca (1)	DN (11)
Alcatrazes	Pta. S. Brandão / Cb. Falso		Abril	Em grupos pequenos	DN (09)
Alcatrazes	Cb. Agulhas (55 leg. a N. do)		Fevereiro	Em associação: grupos grandes alcatrazes, gaivotas e negritas ou só alcatrazes e gaivotas	DN(11)
Alcatrazes	Cb. Agulhas (N. do)		Março	Em associação: grupos grandes: alcatrazes, gaivotas brancas e antenais. Aparecem pela manhã juntos com as gaivotas embora os alcatrazes se afastem mais de terra	DN(10)
Alcatrazes	Cb. Agulhas (N. do)		Junho (finais)	Em associação: grupos grandes de alcatrazes voam sobre mamíferos marinhos (mangas de toninhas)	ROT(04)

Alcatrazes	Cb. Agulhas (N. do)		Junho (fnais)	Em associação: grupos grandes de alcatrazes voam sobre mamíferos marinhos (mangas de toninhas)	ROT(01)
Alcatrazes	Cb. Agulhas (N. do)		Junho (fnais)	Em grandes grupos Ou em associação com mamíferos marinhos (lobos marinhos) No mar, pela manhã, em manadas	DN (09)
Alcatrazes	Cb. Agulhas (N. do)		Julho	Em associação: grupos grandes de alcatrazes voam sobre bandos de aves que parecem gaivotas pousadas no mar	DN (06)
Alcatrazes	Cb. Agulhas		Fevereiro	Em associação: alcatrazes e gaivotas	DN(10)
Alcatrazes	Cb. Agulhas		Março	Em associação: alcatrazes e gaivotas brancas e, por vezes, mamíferos marinhos (lobos marinhos)	DN (10)
Alcatrazes	Cb. Agulhas (S. do)	36°/35° 2/3 S		Em associação: alcatrazes com corvas de bicos brancos	ROT (8-02)
Alcatrazes	Angra S. Brás	35° S	Março	1 alcatraz voando isolado com um bando de aves que parecem gaivotas	DN (07)
Alcatrazes	Angra S. Brás	35° S	Março	Em associação: bandos de alcatrazes voando sobre mamíferos marinhos (mangas de toninhas)	DN (10)
Alcatrazes	B. Alagoa (área da)		Fevereiro	Em associação: bandos muito grandes de alcatrazes, gaivotas, corvas pretas, negritas e outras aves desconhecidas. No mar, pousadas em mancha, a 18 léguas de terra	DN(11)
Alcatrazes	B. Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Fevereiro	Em associação: grupos de alcatrazes e gaivotas voando sobre mamíferos marinhos (mangas de toninhas) e de alguns antenais e bandos de corvas pretas pousadas no mar	DN (11)
Alcatrazes	B. Alagoa (área da)	35° largos	Fevereiro	Em associação: alcatrazes com algumas gaivotas a voar sobre mamíferos marinhos (mangas de toninhas)	DN (11)

Continuação

Designação Portuguesa Quinhentista	Local onde foi observado	Latitude referida	Período do Ano	Observações	Fonte
Alcatrazes	B. Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Março	Em associação: grupos de alcatrazes e gaivotas	DN (11)
Alcatrazes	B. Alagoa (área da)		Março	Em associação: grupos de alcatrazes voando sobre mamíferos marinhos(mangas de toninhas)	DN (10)
Alcatrazes	B. Alagoa (área da)		Março	Bandos de alcatrazes pardos	DN (10)
Alcatrazes	B. Alagoa (área da)		Julho	Alguns alcatrazes isolados	DN (09)
Alcatrazes	R. do Infante		Março	Em associação: bandos de gaivotas, pardelas, alcatrazes, antenais e negritas	DN (10)
Alcatrazes	R. do Infante		Abril	1 alcatraz branco voando isolado e algum garajau cinzento	DN (09)
Alcatrazes	Cb. Correntes (15 leg. a S.)	23° largos S	Abril	Em grupos	DN (10)
Alcatrazes	Cb. Correntes			1 Alcatraz isolado	ROT (8-13)
Alcatrazes	Cb. Correntes / Sofala			Poucas aves. Alguns garajaus e, eventualmente alcatrazes	ROT (8-13)
Alcatrazes	Aguada da B. Paz			Em associação: bandos grandes de alcatrazes pardos e brancos e algumas paturcas No mar, os alcatrazes andam entre 12 a 20 léguas de terra	ROT (8-13)
Alcatrazes	Baixos da Judia	22° S	Abril	Em grupos	DN(10)
Alcatrazes				Em associação: bandos de alcatrazes e garajaus Andam em manadas	ROT (8-01)
Alcatrazes	Ilhas de João da Nova	16° 3/4 S		Grupos grandes Vêm em grupos de 6 ou 7 comer, no mar, a 10 / 15 léguas de terra	ROT (8-01)
Alcatrazes	Ilhas Primeiras (55 leg. a N. das)		Abril	Em associação: grupos de alcatrazes e garajaus	DN (10)

Alcatrazes	Sofála / Moçambique				Em associação: alcatrazes e rabos de junco	Rot (8-14)
Altarizes	Cb. B. Esperança	35° S			Em associação: grupos de altarizes, antenais, mangas de veludo e mamíferos marinhos (lobos marinhos) No mar, a 30 / 40 léguas da costa	ROT(01)
Antenais	Cb. B. Esperança	34° 1/3 S			Em associação: antenais, calcamares e feijões pintados	ROT (7-01)
Antenais	Cb. B. Esperança	35° S			Em associação: grupos de antenais, altarizes, mangas de veludo e mamíferos marinhos (lobos marinhos)	ROT (01)
Antenais	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas			Fevereiro	Em associação: grandes grupos de antenais, pardelas e outras No mar pousadas todas muito juntas umas das outras	DN (11)
Antenais	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas	35° escassos		Fevereiro	Em associação: grandes grupos de paturcas, antenais, pardelas brancas e outras aves No mar pousadas, em manada, todas muito juntas umas das outras	DN (11)
Antenais	Cb. Agulhas	36° S			Grupos No mar, em grupos de 6 ou 7, comendo manjua	ROT (8-01)
Antenais	Cb. Agulhas			Junho (finais)	Em associações: grupos de antenais, gralhas, fradinhos, feijões, gaiivotões e outras	ROT (04)
Antenais	B. Alagoa	34° 1/2 S		Fevereiro	Em associação: bandos de alcatrazes e gaiivotas voando sobre mamíferos marinhos (mangas de toninhas) e alguns antenais e bandos de corvas pousados no mar No mar pousados Ou Em pequenos grupos de antenais com gaiivotas e negritas voando sobre mamíferos marinhos (muitas toninhas e botos)	DN (11)
Antenais	B. Alagoa	35° 1/2 S		Março	Em associação: antenais, paturcas e muitas aves grandes	DN (11)
Antenais	R. Infante			Março	Em associação: grupos de antenais, gaiivotas, pardelas, alcatrazes , negritas e mamíferos marinhos (lobos marinhos)	DN (11)
Antenais	Terras do Natal				Em associação: grupos de calcamares, antenais e feijões pintados	DN (11)
Antenais	Terras do Natal			Março	1 antenal isolado	DN (10)
Cagalhos	Medões do Ouro (18 leg. a S.)			Abril	Grupo	ROT (7-01)
Calcamares	Cb. B. Esperança	34° 1/3 S			Em associação: grupos de calcamares, antenais e feijões pintados e, junto à costa mamíferos marinhos (lobos marinhos)	DN (10)

Continuação

Designação Portuguesa Quinhentista	Local onde foi observado	Latitude referida	Período do Ano	Observações	Fonte
Calcamares	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas		Fevereiro	Em associação: grupos de antenais, calcamares e outras aves No mar, pousadas, todas muito juntas	DN (10)
Calcamares	Terras do Natal			Em associação: grupos de calcamares, antenais e feijões pintados	ROT (7-01)
Coleiradas	Medões do Ouro / Cb. Correntes			Em associação: grandes grupos de garajaus, estopegados, coleiradas e pardelas negras Rastejam ao longo do mar	ROT (8-13)
Corvas pretas	Cb. B. Esperança			Grupos	ROT (8-01)
Corvas pretas	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas			Em associação: grupos de corvas pretas de bicos brancos e gaiivotões	ROT (8-01)
Corvas pretas	Cb. Agulhas	35° S	Fevereiro	Em associação: bandos de corvas de bico branco com algumas gaiivotas	DN (11)
Corvas pretas	Cb. Agulhas	36° 1/2 / 35° 2/3 S		Em associação: grupos de alcatrazes e corvas No mar, voam até 20 léguas	ROT (8-02)
Corvas pretas	Cb. Agulhas	35° 1/3 S	Junho / Julho	Grandes grupos de corvas pretas de bicos brancos Em manadas	DN (09)
Corvas pretas	Cb. Agulhas		Abril	Grandes grupos. Aparecem pela manhã	DN (09)
Corvas pretas	Cb. Agulhas / Cb. Correntes			Em associação: grupos de corvas pretas e feijões	ROT (8-13)
Corvas pretas	Medões do Ouro / Terra dos Fumos			Em associação: grupos de corvas pretas e feijões	ROT (8-13)
Corvas pretas	B. Alagoa		Fevereiro	Em associação: grandes grupos de gaiivotas, corvas pretas, negritas, alcatrazes e muitas aves desconhecidas No mar, pousadas todas em mancha, a 18 léguas de terra	DN (11)
Corvas pretas	B. Alagoa	34° 1/2 S	Fevereiro	Em associação: bandos de alcatrazes e gaiivotas voando sobre mamíferos marinhos (mangas de toninhas) e alguns antenais e bandos de corvas pretas no mar No mar, pousadas, em grandes bandos	DN (11)

Corvas pretas	Terras do Natal		Julho	Algumas corvas	DN (09)
Estropegados	Medões do Ouro / Cb. Correntes			Em associação: grandes bandos de garajaus, estropegados, coleiradas, pardelas negras Todos em manada	ROT (8-13)
Feijões	Cb. Agulhas		Junho (finais)	Em associação: grupos de antenais, gralhas, feijões e gaivotas	ROT (8-01)
Feijões	Cb. Agulhas / Cb. Correntes		Junho (finais)	Em associação: grupos de corvas pretas e feijões	ROT (8-13)
Feijões	Cb. Correntes		Agosto (início)	Em associação: grupos muito grandes de feijões com aves grandes e pardas	DN (06)
Feijões pintados	Cb. B. Esperança	34° 1/3 S		Em associação: grande concentração de feijões pintados com grupos de calcamares e antenais voando sobre mamíferos marinhos (lobos marinhos) junto à costa	ROT (7-01)
Feijões pintados	Terras do Natal			Grandes grupos	ROT (7-01)
Fradinhos	Cb. Agulhas		Junho (finais)	Em associação: grandes grupos de antenais, gralhas, fradinhos, feijões e gaivotas voando sobre mamíferos marinhos (bandos de toninhas e de lobos marinhos)	ROT (01)
Gaivotas (parecem)	Cb. B. Esperança			Grupos	DN (01)
Gaivotas (parecem)	Cb. Agulhas		Abril	Em associação: grupos de corvas pretas e aves que parecem gaivotas Pela manhã aparecem em bandos	DN(10)
Gaivotas (parecem)	Cb. Agulhas		Julho	Em associação: bandos de alcatrazes e aves que parecem gaivotas No mar, pousadas, em manada	DN (06)
Gaivotas	Cb. Agulhas (Sul do)		Fevereiro	Bandos não muito grandes de gaivotas	DN (11)
Gaivotas	Cb. Agulhas (Sul do)	35°	Fevereiro	Em associação: bandos de gaivotas e corvas de bicos brancos	DN (11)
Gaivotas	Cb. Agulhas		Fevereiro	Em associação: bandos não muito grandes de alcatrazes e gaivotas	DN (11)

Continuação

Designação Portuguesa Quinhentista	Local onde foi observado	Latitude referida	Período do Ano	Observações	Fonte
Gaivotas	Cb. Agulhas		Março	Em associação: grupos grandes de alcatrazes e gaivotas voando sobre mamíferos marinhos (lobos marinhos) Aparecem pela manhã, em bandos, que quanto mais perto de terra mais gaivotas têm	DN(10)
Gaivotas	Cb. Agulhas		Julho	1 gaivota isolada	DN (06)
Gaivotas	Cb. Agulhas (55 léq. A N.)		Fevereiro	Em associação: grandes bandos de gaivotas, alcatrazes e negritas e alguns mamíferos marinhos (lobos marinhos)	DN (11)
Gaivotas	B.Alagoa (área da)		Fevereiro	Em associação: grandes grupos de gaivotas, corvas pretas, negritas, alcatrazes e outras aves desconhecidas. No mar, pousadas em manada	DN (11)
Gaivotas	B.Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Fevereiro	Em associação. Grandes grupos de alcatrazes e gaivotas voando sobre mangas de toninhas e corvas pousadas no mar Ou Bandos de gaivotas, negritas e antenais	DN (11)
Gaivotas	B.Alagoa (área da)	34° 1/3 S	Fevereiro	Em associação: bandos de gaivotas e negritas	DN (11)
Gaivotas	B.Alagoa (área da)	35° largos		Em associação: gaivotas e alcatrazes sobre mamíferos marinhos (toninhas)	DN (11)
Gaivotas	B.Alagoa (área da)	35° 1/2 S	Fevereiro	Em associação: bandos de gaivotas e pardelas	DN (11)
Gaivotas	B.Alagoa (área da)			Em associação: bandos de gaivotas e alcatrazes	DN (11)
Gaivotas	B.Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Março	Em associação: grupos de gaivotas e negritas	DN (11)
Gaivotas	B.Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Março	Em associação: grupos de gaivotas, alcatrazes e outras aves	DN (11)
Gaivotas	B.Alagoa (área da)	34° 1/3 S	Março	Em associação: muitos bandos de gaivotas e outras aves	DN (10)

Gaivotas	B. Alagoa (área da)	35° S	Março	Em associação: bandos de gaivotas, pardelas e muitas outras aves pequenas	DN (11)
Gaivotas	R. Infante		Março	Em associação: grupos de gaivotas, pardelas, entenais, alcatrazes e negritas	DN (10)
Gaivotões	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas			Em associação: grupos de gaivotões e corvas pretas de bicos brancos	DN (11)
Gaivotões	Cb. Agulhas		Junho (finais)	Em associação: grandes grupos de antenais, gralhas, fradinhos, feijões e gaivotões voando sobre mamíferos marinhos (bandos de toninhas e lobos marinhos)	DN (11)
Garajaus (ou Grajaus)	R. Infante		Abril	1 (Algum) garajau cinzento e 1 alcatraz branco	DN (09)
Garajaus (ou Grajaus)	Terras do Natal		Julho	Grupos pequenos de garajaus	DN (09)
Garajaus (ou Grajaus)	Medões do Ouro / Cb. Correntes			Em associação: grupos de garajaus, estopegados, coleiradas e pardelas pretas Voam em manada	ROT(8-13)
Garajaus (ou Grajaus)	Terra dos Fumos / Cb. Correntes		Abril	Em bandos No mar, comem manjua	DN (10)
Garajaus (ou Grajaus)	Cb. Correntes / Sofala			Poucos aves, garajaus e, eventualmente, alcatrazes	ROT (8-13)
Garajaus (ou Grajaus)	Baixos da Judia / Moçambique			Em bandos	ROT (8-01)
Garajaus (ou Grajaus)	Baixos da Judia	22° S		Em associação: bandos de garajaus e alcatrazes Os alcatrazes estão mais perto das Ilhas e os garajaus a cerca de 25 léguas	ROT (8-01)
Garajaus (ou Grajaus)	Ilhas Primeiras (a 55 leg.)			Em associação: grupos de alcatrazes e garajaus	DN (10)
Garajaus (ou Grajaus)	Ilhas Primeiras (a 55 leg.)		Abril	Em associação: grupos de garajaus e rabiforcados	DN (10)
Gralhas (parecem)	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas		Junho (finais)	Grupos de aves pretas de feição de gralhas em associação com mamíferos marinhos (1 lobo marinho e 1 baleia)	ROT (04)
Gralhas	Cb. Agulhas		Junho (finais)	Em associação: vários grupos de antenais, gralhas e fradinhos	ROT (04)

Continuação

Designação Portuguesa Quinhentista	Local onde foi observado	Latitude referida	Período do Ano	Observações	Fonte
Mangas de Veludo	Cb. B. Esperança	35°		Em associação: grupos de alcatrizes, antenais e mangas de veludo	ROT (01)
Negritas	Cb. B. Esperança		Março	Em associação: negritas e muitas e diversas aves junto a mamíferos marinhos (lobos marinhos) No mar, pousadas na água	DN (10)
Negritas	Cb. Agulhas (55 leg. a N.)		Fevereiro	Em associação: grupos de alcatrizes, gaivotas e negritas	DN (11)
Negritas	B. Alagoa (área da)		Fevereiro	Em associação: grandes grupos de gaivotas, corvas pretas, negritas, alcatrizes e outras aves desconhecidas No mar, todas em mancha na água e a 18 leg. de terra	DN (11)
Negritas	B. Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Fevereiro	Em associação: grandes bandos de gaivotas e negritas e alguns antenais voando sobre mamíferos marinhos (muitas toninhas e botos)	DN (11)
Negritas	B. Alagoa (área da)	34° 1/3 S	Fevereiro	Em associação: grandes bandos de gaivotas, negritas e mamíferos marinhos (lobos marinhos)	DN (11)
Negritas	B. Alagoa (área da)	35° 1/2 S	Março	Em associação: grupos de paturcas, pardelas e negritas	DN (11)
Negritas	B. Alagoa (área da)	35° 3/4 S	Março	Em associação: grupos de negritas e aves grandes	DN (11)
Negritas	B. Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Março	Em associação: grandes grupos de gaivotas e negritas	DN (09)
Negritas	R. Infante		Março	Em associação: grupos de gaivotas, pardelas, alcatrizes, negritas e mamíferos marinhos (lobos marinhos)	DN (11)
Pardacos	Terras do Natal (a 75 leg. a N.)		Março	Em grupos grandes	DN (11)
Pardelas	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas		Fevereiro	Em associação: grandes grupos de antenais, calcamares, pardelas e outras aves No mar, pousadas em manada e muito juntas umas das outras	DN (09)
Pardelas	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas	35° escassos	Fevereiro	Em associação: grandes grupos de paturcas, antenais, pardelas brancas e outras aves No mar, pousadas em bandos na água	DN (10)
Pardelas	Cb. Agulhas (45 leg. a N.)		Março	Em associação: grupos de pardelas, algumas aves e um mamífero marinho (um boto muito grande)	DN (11)
Pardelas	B. Alagoa (área da)	35° 1/2 S	Fevereiro	Em associação: grupos de gaivotas e pardelas	DN (11)
Pardelas	B. Alagoa (área da)		Março	Grupos de pardelas pequenas	DN (11)

Pardelas	B. Alagoa (área da)	35° S	Março	Em associação: grupos de pardelas, gaiotas e algumas aves grandes	DN (10)
Pardelas	B. Alagoa (área da)	35° 1/2 S	Março	Em associação: pardelas, negritas e paturcas grandes	DN (10)
Pardelas	R. Infante		Março	Em associação: grupos de gaiotas e pardelas com alcatrazes, antenais, negritas e lobos marinhos	ROT (8-13)
Pardelas	Pta. 1ª da T. Natal		Março	Grupos grandes voando sobre mamíferos marinhos (toninhas)	DN (11)
Pardelas	Medões do Ouro / Cb. Correntes			Em associação: bandos de garajaus, estopégados, coleiradas e pardelas negras	DN (11)
Paturcas	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas	34° 1/2 S	Fevereiro	(1) alcatraz e (1) paturca isolados	DN (11)
Paturcas	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas	34° 1/2 s	Fevereiro	Em associação: algumas paturcas e quelhas Poucas aves	DN (11)
Paturcas	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas	35° escassos	Fevereiro	Em associação: grupos de paturcas, antenais, pardelas brancas e outras aves No mar pousadas em manada	DN (11)
Paturcas	Cb. Agulhas (40 leg. a Nordeste)		Março	Grupos de paturcas grandes, pardas e brancas e alguns mamíferos marinhos (baleia)	DN (07)
Paturcas	Cb. Agulhas (40 leg. a Nl.)		Março	Grupos de paturcas brancas, grandes, junto à costa	DN (07)
Paturcas	Cb. Agulhas (40 leg. a Nl.)		Março	Em associação: grupos de paturcas e pequenos bandos de outras aves	DN (11)
Paturcas	Cb. Agulhas / Medões do Ouro			Em bandos	ROT (8-13)
Paturcas	Terra dos Fumos / Cb. Correntes			Muitos bandos de paturcas No mar a 70 / lég. da costa. O número de paturcas aumenta à medida que se está mais longe da costa	ROT (8-13)
Paturcas	B. Alagoa	35° 1/2 S	Março	Em associação: grupos de paturcas grandes, pardelas e negritas Ou Em associação: muitos grupos de aves grandes, paturcas e antenais	DN (11)
Paturcas	Aguada da Boa Paz			Em associação: grupos pequenos de paturcas com alcatrazes	ROT (8-13)
Pintadas	Cb. Correntes			Em grupos	ROT (8-13)

Conclusão

Designação Portuguesa Quinhentista	Local onde foi observado	Latitude referida	Período do Ano	Observações	Fonte
Quelhas	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas	34º ½ S	Fevereiro	Pequenos grupos	DN (11)
Rabiforcados	Ilhas Primeiras (a 55 leg. das)		Abril	Em associação: grupos de rabiforcados e garajaus	DN (10)
Rabiforcados	Ilhas Primeiras / Moçambique			Em associação; grupos de rabiforcados e rabos de junco	ROT (8-14)
Rabos de junco	Ilhas Primeiras / Sofala			Em associação; grupos de alcatazres e rabos de junco	ROT (8-14)
Rabos de junco	Sofala / Moçambique			Em associação: rabos de junco e rabiforcados	ROT (8-14)
Sotelcários	Ilhéu da Angra de S. Brás			Descrição e comportamento	ROT (03)
Sotelcários	Ilhéu da Angra de S. Brás		Nov. / Dez.	Grande colónia	RE (01)
Sotelcários	Ilhéu da Angra de S. Brás			Descrição e comportamento	CR (03)
Tinhosas	Cb. Correntes			Bandos grandes de tinhosas grandes e pequenas	ROT (8-13)
Sotelcários	<i>Spheniscus demersus</i>	<i>Spheniscidae</i>		Pinguim-burro ou Pinguim-do-Cabo	
Tinhosas					
Aves que parecem abetardas ou alcatazres		<i>Sulidae</i>		Ela descrição e localização deve tratar-se da <i>Sula capensis</i> (Alcatraz do Cabo) , que nidifica nas ilhas costeiras da Namíbia e do Cabo, ou outra espécie desta família.	

QUADRO 1.2: MAMÍFEROS MARINHOS REFERENCIADAS E SUA IDENTIFICAÇÃO
(ÁFRICA AUSTRAL - 1ª METADE DO SÉC. XVI)

Designação Portuguesa Quinhentista	Espécie	Família	Observações
Baleatos			Designação generalizada que abarca diferentes espécies da família <i>Ziphiidae</i> , <i>Physeteridae</i> e <i>Delphinidae</i>
Baleias			Designação generalizada que abarca diferentes espécies da família <i>Balaenopteridae</i> e <i>Balaenidae</i>
Botos		<i>Delphinidae</i>	Designação genérica que abarca várias espécies desta família
Lobos marinhos	<i>Arctocephalus pusillus pusillus</i>	<i>Otariidae</i>	Urso-marinho-do-Cabo
Toninhas		<i>Phocoenidae</i>	Designação vulgar atribuída a espécies desta família

**QUADRO 2.2:REGISTO DE OBSERVAÇÕES DE MAMÍFEROS MARINHOS REPORTADAS AO LOCAL
E PERÍODO DE OBSERVAÇÃO (ÁFRICA AUSTRAL - 1ª METADE DO SÉC. XVI)**

Designação Portuguesa Quinhentista	Local onde foi observado	Latitude referida	Período do Ano	Observações	Fonte
Baleatos	Cb Agulhas (região do)		Julho	Escassos	DN (06)
Baleatos	Medões do Ouro / Cb. Correntes			Muitos (pequenos) Em simpatria com baleias e toninhas A 60 ou 70 léq. de terra. Maior concentração junto ao Cb. Correntes	ROT (8-13)
Baleatos	Cb. S. Sebastião / Moçambique			Muitos (grandes e pequenos)	ROT (8-14)
Baleias	Cb. B. Esperança			Em grandes grupos Aparecem, por vezes em simpatria com os lobos marinhos	RE (12)
Baleias	Cb. B. Esperança			Em grupos Por vezes, em simpatria com toninhas e associadas a grupos de aves semelhantes a gaivotas e a alcatrazes	DN(01)
Baleias	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas		Junho (finais)	(1) baleia e (1) lobo marinho isolados	ROT (04)
Baleias	Cb. Agulhas (40 leg. a Nordeste)		Março	Em associação: baleia sob bando de paturcas	DN (07)
Baleias	Medões do Ouro / Cb. Correntes			Muitas. Em simpatria com baleatos e toninhas A 60 ou 70 léq. de terra. Maior concentração junto ao Cb Correntes	ROT (8-13)
Baleias	Cb. Correntes			Grandes grupos	ROT (8-13)
Botos	B. Alagoa (área da)	34º ½ S	Fevereiro	Em associação: grandes bandos toninhas e botos sob bandos de gaivotas e negritas e alguns antenais	DN (11)

Botos	B. Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Fevereiro	Em associação: grandes grupos de toninhas de par alguns antenais e bandos de corvas pousados no mar sob bandos de alcatrazes e gaivotas Ou grandes bandos de toninhas e botos sob pequenos grupos de antenais com gaivotas e negritas Em mangas	DN (11)
Botos	Cb. Agulhas (45 leg. a N.)		Março	Em associação: botos grandes (poucos) sob grupos de pardelas e outras aves	DN (11)
Botos	Cb Agulhas (região do)		Julho	Muitos	DN (06)
Lobos marinhos	Ilhas Tristão da Cunha / Cb. B. Esperança			Muitos dependendo da época do ano. Não se vêem no tempo frio. Comportamento específico em tempo frio	ROT (01)
Lobos marinhos	Cb. B. Esperança			Em grandes grupos Aparecem, por vezes em simpatria com as baleias	RE (12)
Lobos marinhos	Cb. B. Esperança	35° S		Em associação: grupos de lobos marinhos sob grupos de altarizes, antenais e mangas de veludo	ROT(01)
Lobos marinhos	Cb. B. Esperança	34° 1/3 S		Em associação: lobos marinhos junto à costa e no mar grupos de calca-mares, antenais e feijões pintados	DN (10)
Lobos marinhos	Cb. B. Esperança	34° 1/3 S		Em associação: lobos marinhos junto à costa e no mar grupos de calca-mares, antenais e feijões pintados	ROT (7-01)
Lobos marinhos	Cb. B. Esperança		Março	Em associação: grupos de lobos marinhos com negritas e muitas outras aves No mar, todos pousados na água	DN (10)
Lobos marinhos	Cb. B. Esperança / Cb. Agulhas		Junho (finais)	(1) lobo marinho e (1) baleia Escassos na maior parte do ano	ROT (04)
Lobos marinhos	Angra de S. Brás		Março	Grande concentração Cobriam o mar em manadas	DN (07)
Lobos marinhos	Ilhéu de S. Brás		Nov. (fim) / Dezembro	Grande concentração Área de criação e reprodução – descrição morfológica e de comportamento em período de reprodução Por vezes em simpatria com os pinguins do cabo	RE (01)

Continuação

Designação Portuguesa Quinhentista	Local onde foi observado	Latitude referida	Período do Ano	Observações	Fonte
Lobos marinhos	Ilhéu de S. Brás			Grande concentração	DE (02)
Lobos marinhos	Ilhéu de S. Brás			Grande concentração Descrição morfológica e comportamental	ROT (01)
Lobos marinhos	B. Alagoa (área da)	34° 1/3 S	Fevereiro	Em grandes grupos Ou Em associação: lobos marinhos sob grandes bandos de gaivotas e negritas No mar, a 12 léq. de terra	DN (11)
Lobos marinhos	B. Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Fevereiro	Grandes grupos Em mancha sobre o mar com o rabo para cima	DN (11)
Lobos marinhos	B. Alagoa (área da)			Grande concentração	ROT (03)
Lobos marinhos	R. Infante		Março	Em associação: grupos de lobos marinhos sob bandos de gaivotas, pardelas, alcatrazes e negritas	DN (11)
Lobos marinhos	R. Infante		Março	Em associação: grupos de lobos marinhos sob bandos de antenais, gaivotas, pardelas, alcatrazes negritas	DN (11)
Lobos marinhos	R. Infante		Março	Em associação: grupos de lobos marinhos sob bandos de antenais, gaivotas, pardelas, alcatrazes e negritas	ROT (8-13)
Lobos marinhos	Cb. Agulhas		Março	Em associação: lobos marinhos sob grupos de alcatrazes e gaivotas brancas	DN (10)
Lobos marinhos	Cb. Agulhas		Março	Em associação: lobos marinhos sob grupos grandes de alcatrazes e gaivotas	DN (10)
Lobos marinhos	Cb. Agulhas		Junho (finais)	Em associação: grupos de toninhas e de lobos marinhos sob grandes grupos de antenais, gralhas, fradinhos, feijões e gaivotas	ROT (01)
Lobos marinhos	Cb. Agulhas		Julho	Em grupos junto a bandos de gaivotas poisadas no mar e sob bandos de alcatrazes	DN (06)
Lobos marinhos	Cb. Agulhas (N. do)		Junho (finais)	Em associação: grupos de lobos marinhos e bandos de alcatrazes	DN (09)

Lobos marinhos	Cb. Agulhas (55 lóg. a N.)		Fevereiro	Em associação: lobos marinhos sob grandes bandos de gaivotas, alcatrazes e negritas	DN (11)
Toninhas	Cb. B. Esperança			Em grupos Por vezes, em simpatia com baleias e associadas a grupos de aves semelhanças a gaivotas e alcatrazes	DN (01)
Toninhas	Angra S. Brás	35° S	Março	Em associação: grandes grupos de toninhas e bandos de alcatrazes Em mangas	DN (10)
Toninhas	B. Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Fevereiro	Em associação. grandes grupos de toninhas e corvas pousadas no mar sob grandes grupos de alcatrazes e gaivotas Em mangas	DN (11)
Toninhas	B. Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Fevereiro	Em associação: grandes grupos de toninhas, alguns antenais e bandos de corvas pretas pousadas no mar sob grupos de alcatrazes e gaivotas Em mangas	DN (11)
Toninhas	B. Alagoa (área da)	35° largos	Fevereiro	Em associação: grupos de toninhas sob grupos de alcatrazes com algumas gaivotas Em mangas	DN (11)
Toninhas	B. Alagoa (área da)	34° 1/2 S	Fevereiro	Em associação: grupos de toninhas bandos e alguns antenais e corvas, pousados no mar, sob grupos de alcatrazes e gaivotas Ou Bandos muito grandes de toninhas e botos sob em pequenos grupos de antenais com gaivotas e negritas	DN (11)
Toninhas	B. Alagoa (área da)		Março	Em associação: grandes grupos de toninhas sob grupos de alcatrazes Em mangas	DN (10)
Toninhas	Pta. 1ª da T. Natal		Março	Em grupos	DN (11)
Toninhas	Cb. Agulhas (imediasções)		Março	Muitas toninhas junto de muitas aves pousadas no mar	DN (11)
Toninhas	Cb. Agulhas		Março	Muitas toninhas associadas a paturcas e algumas outras aves	DN (11)
Toninhas	Cb. Agulhas		Junho (finais)	Em associação: grupos de toninhas e de lobos marinhos sob grandes grupos de antenais, gralhas, fradinhos, feijões e gaivotas	ROT (01)

Conclusão

Designação Portuguesa Quinhentista	Local onde foi observado	Latitude referida	Período do Ano	Observações	Fonte
Toninhas	Cb. Agulhas (N. do)		Junho (finais)	Em associação: grandes grupos de toninhas sob grupos grandes de alcatrazes Em mangas	ROT(04)
Toninhas	Cb. Agulhas (N. do)		Junho (finais)	Em associação: grandes grupos de toninhas sob grupos grandes de alcatrazes Em mangas	ROT(01)
Toninhas	Medões do Ouro / Cb. Correntes			Grandes grupos Em simpatria com baleatos e baleias A 60 ou 70 léguas de terra. Maior concentração junto ao Cb. Correntes	ROT (8-13)
Toninhas	Ilhas Primeiras			Grandes grupos (pequenas)	DN(10)

DOCUMENTOS USADOS NA ELABORAÇÃO DOS QUADROS

- CR (03) – CASTANHEDA, F. Lopes de (1551), *Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Livros I e II, Coimbra, 1924
- DE (01) – MAYR, H. (1505/1506), *Viagem e cousas de D. Francisco, visor-rei da Índia*, Lisboa: Publicações Alfa, 1989
- DE (02) – ANÓNIMO (1518c.), “Descrição da situação, costumes e produtos de alguns lugares de África”, in DPMAC, V, p. 354- 371, Lisboa, 1966
- DN (01) – ANÓNIMO (1522), “Diário de Navegação da Nau S. Leão, saída de Lisboa a 10 de Abril”, in *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, p. 109, Lisboa, 1940
- DN (02) – ANÓNIMO (1516), “Diário de Navegação da Nau Conceição, saída de Lisboa, a 19 de Maio”, *Idem*, p. 111
- DN (06) – ANÓNIMO (1534), “Diário de Navegação da Nau Sta. Maria da Graça, saída de Lisboa a 12 de Março”, *Idem*, p. 121 – 129
- DN (07) – ANÓNIMO (1535), “Diário de Navegação da Nau Sta Maria da Graça, tornada para o reino, saída de Cananor a 25 de Janeiro”, *Idem*, p. 129 – 137
- DN (09) – ANÓNIMO (1538), “Diário de Navegação da Nau Espera, que partiu da Índia para o reino, de Cochim, a 26 de Janeiro”, *Idem*, p. 147 – 151
- DN (10) – VAZ, André (1537), “Diário de Navegação da Viagem de Inverno que, em 1537, fez André Vaz”, *Idem*, p. 152 – 175
- DN (11) – FERNANDES, Bernardo (1548), “Diário de Navegação da Nau Boquica-a-velha, saída de Lisboa para a Índia no anno de 1548”, *Idem*, p. 176 – 203
- NA (03) - LOPES, Tomé (1503), “Navegação às Índias Ocidentais escrita por Tomé Lopes” in CNHGNU, Lisboa, 1812
- RE (01) – VELHO, Álvaro (1497/1498), *Relação da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia*, Lisboa: Publicações Alfa,, 1989
- RE (12) – FIGUEIROA, M. Fernandes de (1505/1511), “Relação de Martim Fernandes de Figueiroa” in DPMAC, III, p. 586 – 633, Lisboa, 1964
- ROT (01) – ANÓNIMO (post. 1535), “Roteiro das Costas Sul e Oriental de África” in DPMAC, VI, p. 440 – 457, Lisboa, 1989
- ROT (03) – PEREIRA, Duarte Pacheco (1505/1508), *Esmeraldo de Situ Orbis*, publicado por Raphael Basto, Lisboa, 1892
- ROT (04) – CASTRO, D. João de (1538), *Roteiro de Lisboa a Goa*, publicado por L. de Albuquerque e J. Cortesão, Lisboa, 1968
- ROT (7–01) – ANÓNIMO (1550a.), “Regimento de Portugal para a Índia” in *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, *op. cit.*, p. 55 – 64
- ROT (8-01) - AFONSO, Diogo (1553c.), “Roteiro da Navegação daqui para a Índia” in *Livro de Marinharia de Manuel Álvares*, Lisboa, 1969
- ROT (8–02) – AFONSO, Diogo (1553c.), “Roteiro da Viagem da Índia para Portugal”, *Idem*, p. 76 – 83
- ROT (8–13) – ÁLVARES, Manuel ? (1535/1555), “Regimento do Cabo da Boa Esperança para a Índia”, *Idem*, p. 102 – 105
- ROT (8- 14) – ÁLVARES, Manuel ? (1535/1555), “Conhecenças do Cabo de S. Sebastião”, *Idem*, p. 105 - 107

Referências bibliográficas utilizadas

1- ROTEIROS E DIÁRIOS DE NAVEGAÇÃO

AFONSO, Diogo (1553c.), "Roteiro da Navegação daqui para a Índia" *Livro de Marinharia de Manuel Álvares*, Lisboa, 1969.

AFONSO, Diogo (1553c.), "Roteiro da Viagem da Índia para Portugal", *Livro de Marinharia de Manuel Álvares*, Lisboa, 1969, p. 76 – 83.

ÁLVARES, Manuel ? (1535/1555), "Regimento do Cabo da Boa Esperança para a Índia", *Livro de Marinharia de Manuel Álvares*, Lisboa, 1969, p. 102 – 105.

ÁLVARES, Manuel ? (1535/1555), "Conhecenças do Cabo de S. Sebastião", *Livro de Marinharia de Manuel Álvares*, Lisboa, 1969, p. 105 – 107.

ANÓNIMO (1516), "Diário de Navegação da Nau Conceição, saída de Lisboa, a 19 de Maio", *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940.

ANÓNIMO (1522), "Diário de Navegação da Nau S. Leão, saída de Lisboa a 10 de Abril", *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940.

ANÓNIMO (1534), "Diário de Navegação da Nau Sta. Maria da Graça, saída de Lisboa a 12 de Março", *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p.121 – 129.

ANÓNIMO (1535), "Diário de Navegação da Nau Sta. Maria da Graça, tornada para o reino, saída de Cananor a 25 de Janeiro", *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p. 129 – 137.

ANÓNIMO (post. 1535), "Roteiro das Costas Sul e Oriental de África", *DPMAC*, VI, p. 440 – 457, Lisboa, 1989.

ANÓNIMO (1538), "Diário de Navegação da Nau Espera, que partiu da Índia para o reino, de Cochim, a 26 de Janeiro", *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p. 147 – 151.

FERNANDES, Bernardo (1548), "Diário de Navegação da Nau Boquica-a-Velha, saída de Lisboa para a Índia no anno de 1548", *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p. 176 – 203.

FEREIRA, Gaspar (1597) "Diário de Navegação da Nau "S.Martinho", de Portugal para a Índia, em 1597 (por Gaspar Ferreira, piloto e roteirista que nela ia) in QUIRINO DA FONSECA (1938), *Diários da Navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa.

PERESTRELO, M. (post. 1535), *Roteiro das Costas Sul e Oriental de África*, Lisboa, 1989.

PERESTRELO, Mesquita (1575/6), *Roteiro da África do Sul e Sueste (Do Cabo da Boa Esperança ao Cabo das Correntes)*, Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1936.

RODRIGUES, Vicente (s/d), *Roteiro da Carreira para a Índia com os ferros da Agulha, debayxo da Froll de Lys*. Biblioteca Nacional Mss 222, nº5

VAZ, André (1537), "Diário de Navegação da Viagem de Inverno que, em 1537, fez André Vaz", *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p. 152 – 175.

VELHO, Álvaro (1497/1498), *Relação da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

2. OUTRAS FONTES

ANÓNIMO (1518c.), “Descrição da situação, costumes e produtos de alguns lugares de África”, *DPMAC*, V, p. 354- 371, Lisboa, 1966.

BOXER, Charles (1934), “Portuguese Roteiros, 1500-1700”, *Mariner’s Mirror*, 20, p.171-86

CASTANHEDA, F. Lopes de (1551), *Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Liv. I e II, Coimbra, 1924.

MAYR, H. (1505/1506), *Viagem e cousas de D. Francisco, viso-rei da Índia*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

LOPES, Tomé (1503), “Navegação às Índias Ocidentais escrita por Tomé Lopes”, *CNHGNU*, Lisboa, 1812.

FIGUEIROA, M. Fernandes de (1505/1511), “Relação de Martim Fernandes de Figueiroa”, *DPMAC*, III, p. 586 – 633, Lisboa, 1964.

PEREIRA, Duarte Pacheco (1505/1508), *Esmeraldo de Situ Orbis*, publicado por Raphael Basto, Lisboa, 1892.

QUIRINO DA FONSECA, *Diários da Navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1938.

“The Meditations of Fra Mauro, Cartographer to the Court of Venice”, in COWAN, James (1996), *A Mapmaker’s Dream*, Shambala ed., Boston / London.

SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO *ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA/2008*

Palavras de Abertura do Presidente,
Almirante Nuno Vieira Matias, em 12 de Maio

Ex.mo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhores Generais e Almirantes
Senhores Académicos e
Senhoras e Senhores Convidados

Cumprimento o Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e agradeço a Sua presença que constitui mais uma manifestação do muito interesse e atenção que dedica a esta Academia, apesar da intensa agenda inerente ao cargo de comando da Marinha.

Igualmente saúdo e agradeço a presença dos senhores Generais e Almirantes, senhoras e senhores Académicos e convidados.

Permitam-me que sublinhe um cumprimento muito especial à Senhora Dona Maria de Lurdes Teixeira da Mota, que nos dá a honra da sua presença e que, com isso, faz aproximar mais a memória da figura insigne que foi o seu Marido, Almirante Teixeira da Mota. De facto, esta sessão da Academia de Marinha para entrega do Prémio é, antes de tudo, uma homenagem ao oficial de Marinha que soube, como poucos, pôr os seus conhecimentos técnicos, a sua inteligência e a capacidade de trabalho que lhe era própria ao serviço da investigação histórica dos Descobrimentos. Nesta Academia está sempre presente nos conhecimentos que nos legou e na obra que escreveu, ciosamente mantida na biblioteca que tem o seu nome.

Pessoalmente, como seu aluno que fui, guardo a intensa memória das aulas de história marítima que recebi e que constituíram um verdadeiro espanto para os cadetes finalistas, abrindo-lhes como que um mundo novo de conhecimentos que colocavam na sombra os vagos e baços rudimentos da história liceal. Particularmente brilhante, foi a conferência que proferiu aos corpos docente e discente da Escola Naval mudados, por dois dias, para o Promontório de Sagres, em homenagem ao Infante D. Henrique, nos 500 anos do seu passamento.

Hoje, aqui, na Academia de Marinha, penso que a Escola de Sagres e o seu ilustre historiador, Almirante Teixeira da Mota, são honrados pela elevada qualidade dos dois trabalhos a que, *ex-aequo*, foi atribuído o prémio com o nome do meu admirado Professor.

O prémio *Almirante Teixeira da Mota* foi concedido, pela primeira vez, em 1986 e destina-se a “incentivar e dinamizar a pesquisa e investigação científica nas áreas das Artes, Letras e Ciências ligadas ao Mar e às Marinhas”.

Para a 12ª atribuição do Prémio, em 2008, o Conselho Académico, presidido pelo saudoso Vice-Almirante Sacchetti, convidou, em conformidade com o Regulamento do Prémio, quatro académicos para integrarem o Júri encarregado da avaliação dos trabalhos, o qual contou, assim, para além dos 5 vogais, com os senhores Profs. Doutores Justino Mendes de Almeida, em representação da Academia Portuguesa da História, Viriato Soromenho Marques pela Academia das Ciências de Lisboa, Carlos Almaça e Cap. Frag. ECN Filgueiras Mota da Academia de Marinha.

A todos expresso o meu reconhecido agradecimento pela qualificada e valiosa contribuição dada para a selecção das obras a premiar, tarefa sempre dificultada pela qualidade dos trabalhos a concurso. A demonstrá-lo está a necessidade sentida da repartição do prémio por dois títulos.

São eles:

Variations of Hemipelagic Sedimentation in the Submarine Cascais Canyon and adjacent slopes for the last 150 years, da autoria da Mestre Ana Maria Novo da Costa, e:

O Xaveco Marroquino, do Dr. Carlos Montalvão.

O primeiro trabalho constituiu a dissertação da autora para a obtenção do grau de Mestre em Geologia Dinâmica, na Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa. Teve por objecto 21 amostras, de entre 36 sondagens, de sedimentos localizados no transacto da Estremadura, no canhão de Cascais e no transacto de Sines, com os objectivos principais de:

- Prática da datação com o uso de chumbo 210, para determinação de taxas de acumulação de massa e taxas de sedimentação nos pontos escolhidos;
- Aprendizagem de metodologias para caracterização sedimentológica e química dos sedimentos;
- Comparação e reconstrução da história de concentração e contaminação de metais nas áreas em estudo, nas sondagens seleccionadas e,
- Avaliação do enriquecimento em metais, através da utilização de Factores de Enriquecimento.

O outro trabalho que partilha o Prémio está editado em livro pela Comissão Portuguesa de História Militar e inclui os estudos, as conclusões e as diferentes fases da construção de um modelo de xaveco marroquino do século XVIII. Trata-se de um projecto da iniciativa daquela Comissão e, em particular, do seu Presidente, Sr. General Sousa Pinto, na decorrência da exposição “Marrocos, Portugal e o Mar – um espaço comum”, apresentada conjuntamente em Arzila, no decorrer das comemorações do Cinquentenário das Forças Armadas Reais de Marrocos, em Março de 2006. No dizer do Sr. General, os modelos conhecidos não pareciam convincentes e, por isso, foi motivada uma equipa, integrando o Dr. Carlos Montalvão, modelista de renome e bem conhecido do Museu de Marinha, para conduzirem os estudos necessários e produzirem o modelo na escala 1:50.

Devo dizer que, mesmo numa rápida consulta do livro, se fica impressionado pela qualidade do modelo, transmitida pelas fotografias, desenhos e texto. Parecem definir uma bela embarcação, mas em conflito com o significado de xaveco indicado pelo dicio-

nário Cândido de Figueiredo, que cito: “Barco pequeno e mal construído ou velho; embarcação ordinária. (Do árabe xabeca)”.

Não é, contudo, o caso em presença. A generalização do dicionário tem, pelo menos aqui, uma vincada exceção.

A Academia de Marinha felicita, pois, vivamente e com grande satisfação pela justiça feita aos dois autores premiados, Mestre Ana Maria Novo da Costa e Dr. Carlos Montalvão de Sousa.

Após a entrega formal do prêmio e de um curto intervalo, a nossa sessão de hoje continuará com uma intervenção do nosso confrade Sr. Dr. João Abel da Fonseca, que versará o tema:

“O Mar Português antes dos Descobrimentos. Do Foral à Crónica – da Hagiografia às Cantigas de Amigo e de Escárnio e Maldizer”.

Esta comunicação vem substituir a que, de longa data, estava planeada e que seria proferida pelo senhor Professor Fernando Castelo Branco, o qual, por motivos ponderosos de saúde de um seu familiar, não pode estar aqui hoje, o que muito lamentamos. Perante esta emergência de há poucos dias, houve que apitar à faina e a guarnição respondeu prontamente e com mais do que uma solução. Cumpre-me agradecer, e em especial ao senhor Dr. João Abel da Fonseca, a disponibilidade demonstrada. Muito obrigado, prezado Confrade. Se tivesse sido marinheiro, eu atrever-me-ia a chamar-lhe safa-rascadas, ou seja, segundo o Dicionário de Marinharia do Comandante Esparteiro, “o que resolve a dificuldade pelo seu desembarço, habilidade e iniciativa”. Não foi marinheiro, mas foi aluno do Colégio Militar e isso confere-lhe também muito importantes credenciais.

Renovo a todos os meus agradecimentos.

Bem hajam por estarem com a Academia de Marinha.

O MAR PORTUGUÊS ANTES DOS DESCOBRIMENTOS.

Do Foral à Crónica – da Hagiografia às Cantigas de Amigo e de Escárnio e Maldizer

Comunicação apresentada pelo académico
João Abel da Fonseca, na sessão solene de 12 de Maio

Preâmbulo

Esta é a 15ª vez que apresento uma comunicação na nossa Academia, e a primeira em que o faço na qualidade de Secretário da Classe de História Marítima, integrado na nova Direcção, recentemente eleita. E permitam-me V. Exas. que aproveite a ocasião para agradecer, publicamente, o convite do actual Presidente e a benevolência dos meus pares, neste 5º mandato consecutivo que muito me honra e distingue, e aceitei, não com modéstia, que seria falsa, mas com humildade, disponível para servir.

Servir, essa divisa do Infante D. Pedro, da ínclita geração da Casa de Avis, autor celebrado do *Tratado da Virtuosa Benfeitoria*, onde a definia como galardão aos que bem serviam. E que galardão maior poderia eu ter neste momento, senão o de ter o grato privilégio de usar da palavra nesta Sessão Solene onde, pelo Prémio, se evoca um dos nossos maiores – o Senhor Almirante Teixeira da Mota. Porque os grandes académicos são imortais.

Em tempos ainda perturbados pela implementação do Acordo Ortográfico não será despiciendo recordar as palavras de Vergílio Ferreira, ao escrever: “*O nosso maior Mar é a nossa Língua*”.

O Mar constitui na nossa História Pátria o elemento mais aglutinador de consensos, como estruturante da nossa identidade. Na Europa das Nações não haverá mesmo País que possa para si reivindicar mais o Mar como identificação da sua diferença, dentro das semelhanças culturais e civilizacionais que o distinguem dos outros Estados, que a integram.

A atestá-lo não podemos esquecer a consagração da data de 20 de Maio, como o *Dia Europeu do Mar*, e que afinal, mais não é, senão a da chegada da armada de Vasco da Gama a Calecute, que abriu ao Velho Continente as portas de Novos Mundos!

*“Maravilhosas cousas som os feitos do mar, e
assinadamente aquelles, que fazem os homeeës
em maneira d’andar sobre e per meestria e
arte, assy como nas naaos, e gallees,
e em todolos outros navios mais pequenos.”*

Ord. Aff., liv.I, tit. LIV, “Do Almirante, e do que pertence a seu officio”

I – INTRODUÇÃO

Importa referir, desde já, que devemos entender o título deste pequeno trabalho na sua estrita acepção, ou seja que referências anteriores à fundação da nacionalidade não serão contempladas, embora muitas se pudessem identificar em vários tipos de documentos produzidos nesta área, e sobre o território que Portugal hoje ocupa.

Uma segunda advertência, aliás já inserida nas considerações anteriores, serve para alertar para o facto de se tratar mesmo de um pequeno bosquejo recenseador, tão-só, de alguns aspectos menos conhecidos, neste período da nossa História.

Não poderemos deixar aqui de salientar a importância dos trabalhos dum autor um tanto esquecido – Alberto Sampaio, que nos deixou, no início do séc. XX, um estudo importante – *As Póvoas Marítimas*¹, pouco tempo antes de falecer, em 1 de Dezembro de 1908.

Iniciámos este estudo com uma referência contida nas *Ordenações Afonsinas*, para podermos compreender, desde logo, a importância dada aos assuntos do mar, na legislação do reino. O aludido título LIV segue a ordem de importância das forças armadas do reino, sendo que o tit. LI trata “Do Regimento da Guerra”, o tit. LII, “Do Conde-estabre, e do que perteece a seu officio”, o tit. LIII, “Do Marichal, e cousas, que a seu officio pertencem”. O tit. LV – “Do Capitam Moor do mar” coloca este cargo como o quarto na hierarquia, logo a seguir ao do almirante.

Os Forais são peças fundamentais para a compreensão da forma estruturada das vilas e cidades nos primórdios da nacionalidade, razão pela qual neles se estabelecia o que de mais importante podia ocorrer no seio das diferentes comunidades.

Quanto às Crónicas, vêm a consignar os feitos mais relevantes e notáveis da vida do reino durante o período de governação de cada um dos monarcas, pelo que não deixam de assinalar os mais importantes acontecimentos navais.

A Hagiografia trata, como sabemos, da vida dos Santos e as Cantigas de Amigo, a par das Cantigas de Escárnio e Maldizer são a expressão fiel da voz do povo, pela pena de lídimos representantes seus, poetas que a sociedade acolhia com a deferência que os paços dos grandes senhores, e até do rei não deixavam de contar em saraus de entretenimento e deleite trovadoresco.

Vejamos então, com breves exemplos, o que nos propusemos tratar hoje e aqui.

II – DO FORAL À CRÓNICA

Um bom exemplo de foral onde há referências ao mar é o da vila da Ericeira. Precisamente aquele que o Mestre de Avis, D. Frei Fernão Rodrigues Monteiro outorgou por carta, no ano de 1229 (1267 da era Hispânica), há portanto 780 anos. Foral este

¹ *Vd. Alberto Sampaio, Estudos históricos e económicos II – As Póvoas Marítimas*, Lisboa, Veja, 1979.

que já mereceu estudos competentes², e do qual só destacaremos o facto de emparelhar com tantos outros de inúmeras povoações pesqueiras, que desde o início da nossa Idade Média, deram prosperidade às vilas e às suas povoações, pelo comércio dos seus portos.

É isso mesmo que podemos «adivinhar» pelas passagens do foral em apreço que recai num ancoradouro utilizado como porto de pesca, pelo menos desde o período muçulmano, como nos lembra Pedro Gomes Barbosa³. Na realidade o topónimo Lisandro, que faz recordar nomes comuns, a par de Sisandro de Torres Vedras, do Mediterrâneo Oriental e da Ásia Menor, pode até indiciar a permanência de populações vindas de longe, no local, ao longo de séculos e até de milénios.

Atentemos um pouco ao texto: “[...] *Em primeiro lugar que os pescadores paguem a vigésima parte do pescado que matarem no mar. Jovens ou homens que sejam insipientes no mar, até quatro anos não paguem foro, mas depois, paguem seu foro.[...]*”⁴. À parte o imposto, importa realçar o que significa de incentivo à actividade piscatória, o consignado na segunda parte do texto, ao isentar os jovens até quatro anos, ou seja, enquanto aprendizes do ofício. “[...] *nem vão em fossado quer por mar, ou por terra.[...]*”⁵. Esta isenção vem dar-nos conta que o fossado por mar existia, podendo entender-se com isso que essa acção significava defesa e ataque, porventura em relação aos navios muçulmanos que flagelavam todo o litoral, mas também desembarques de costa ou a guerra de corso contra uma ou outra embarcação cristã que se aproximasse com fins não identificados ou identificáveis. Atesta ainda, um privilégio que reflecte a necessidade de manter os povoadores e até atrair novos, com vista a manter as terras da Ordem ocupadas com uma quota satisfatória.

Não nos alongaremos mas, no que ao mar diz respeito ficamos pela carta do foral a saber, por referência específica, quatro espécies de pescados: o congro, o atum, o golfinho e a baleia. “[...] *De toninhas ou delfins, apanhem, sem impedimento.[...]*”⁶. Significará talvez a importância da dedicação à captura destas duas espécies pela necessidade da manutenção de navios específicos e de uma actividade de conjunto que socialmente convinha manter como dinâmica do sentido de grupo coeso, pela inerente entreatajuda requerida.

Somos ainda informados que se praticava dois tipos de pesca: a de alto mar e a costeira, quiçá no primeiro caso à procura de novas espécies mais rentáveis, e que aproveitassem essas viagens para estabelecer comércio com outros portos, já que são encontradas referências às trocas, tanto de peixe fresco quanto de seco. Evidencia-se, deste modo, a existência de secagem do pescado, consubstanciada numa actividade a que por certo se dedicava boa parte da população em terra. Daqui poderíamos partir para a tentativa de identificação das técnicas de secagem – ao sol ou por aquecimento artificial, e no último caso qual a espécie de lenha utilizada.

² *Vd.* Pedro Gomes Barbosa, “Notas sobre o foral da vila da Ericeira” in *O Foral da Ericeira no Arquivo-Museu*, coord. de Margarida Garcez Ventura, Lisboa, Colibri, 1993, pp. 23-30.

³ *Cf.* Idem, *ibidem*, p. 24.

⁴ *Cf.* Idem, *ibidem*, p.104.

⁵ *Cf.* Idem, *ibidem*, p.104.

⁶ *Cf.* Idem, *ibidem*, p.104.

As informações contidas nos forais são um manancial de estudo que os historiadores têm de saber aproveitar até à exaustão, na sua missão de busca da realidade das vivências do quotidiano das populações. Jorge Borges de Macedo sonhava poder vir a concretizar um grande estudo de conjunto a que se chamaria *Portugaliae Monumenta Foralia*.

Passemos então agora às Crónicas, para apontar tão-só alguns exemplos em distintas áreas. Sabemos como os principais portos da nossa costa serviam e eram servidos por carreiras comerciais regulares oriundas do Mediterrâneo – a partir de Génova, desde 1277, a que se associou Veneza, em 1314 e uns anos depois, em 1317, Barcelona.

Contudo, “[...] as navegações atlânticas que patrocinavam relações com o Mediterrâneo há muito que se faziam. Desde 1043 que havia penetração normanda na Itália bizantina, e a conquista da Sicília pelos Normandos iniciara-se em 1060. Sabemos como Urbano II exortou os Cristãos do Ocidente, no Concílio de Clermont-Ferrand, em Novembro de 1095, para ajudarem o Império do Oriente e reconquistarem Jerusalém, dando origem ao movimento das Cruzadas, iniciado logo no ano seguinte.

Toda a actual costa portuguesa se constituiu em lugar de passagem e de paragem, quase obrigatória, neste fluxo do Atlântico Norte para o Mediterrâneo, e sabemos como as Cruzadas ajudaram, quantas vezes, no processo da reconquista, ao tomar cidades, nomeadamente a de Lisboa”⁷, em 1147, de que se comemoraram já os 860 anos.

Saturnino Monteiro, na sua mais copiosa obra⁸, para o período de 1139 a 1415, vem a referenciar recontros navais vários, a saber: 1180, no Cabo Espichel; 1182, em Ceuta; 1296, em Sines; 1337, no Cabo de S. Vicente; 1341, de novo em Ceuta; o bolqueio de Sevilha, em 1369-70; Saltes, em 1381; os tristes episódios do Tejo, frente a Lisboa, em 1371-73 e os heróicos, mas dramáticos, de 1384. Em 1341 realizou-se a expedição luso-florentino-genovesa às Canárias, promovida por D. Afonso IV, com a participação dos navegadores Angelino dela Tèghia di Corbizzi, florentino, e o genovês Niccoloso da Recco. Curiosamente, Giovanni Boccacio, na sua por demais conhecida obra *Decameron*, refere-se a esta expedição e até indica 13 ilhas avistadas, onde muitos autores pretendem considerar as 9 das Canárias e as 4 do Arquipélago da Madeira, com Porto Santo e os núcleos das Selvagens e das Desertas.

Sabemos que em 1317, D. Dinis contratou o navegador genovês Manoel Peçagno para dirigir tanto as construções como a organização naval do reino, na paz como na guerra. Também no ano de 1341, o referido almirante Manuel Pessanha, acompanhado do mestre Rodrigo Domingues visitaram a Inglaterra, e ambos foram bem recebidos pelo rei Eduardo II, que lhes outorgou um salvo-conduto para poderem, sem serem molestados, visitar livremente alguns estaleiros de construção naval. Foi ainda neste mesmo ano, de 1341, que o papa Bento XII concedeu a célebre «Bula da Cruzada», *Gaudemus et exultamus*, de 30 de Abril, com as indulgências necessárias à conquista do Reino de Fez e também com autorização para o Reino de Granada, atribuindo ao rei D. Afonso

⁷ Cf. João Abel da Fonseca, “A Convenção Marítima anexa ao Tratado de Windsor de 9 de Maio de 1386. Antecedentes e Consequentes” in *Memórias*, Lisboa, Academia de Marinha, 2006 (Separata), p. 4.

⁸ *Vd.* Saturnino Monteiro, *Batalhas e combates da Marinha Portuguesa*, Vol. I (1139-1521), Lisboa, Sá da Costa, 1989.

IV a décima parte de todos os rendimentos eclesiásticos, por dois anos renováveis, para a construção de navios que deveriam integrar as expedições contra os Infieis.

A política de casamentos, seguida desde a primeira hora, também patrocinou acontecimentos ligados ao mar, pela chegada ou constituição de armadas que acompanhavam, principalmente, as princesas. Assim foi com Matilde de Sabóia que desposou o «Conquistador» e Dulce de Aragão que se consorciou com D. Sancho I. Uma filha de D. Afonso Henriques, Teresa, embora conhecida pelo seu segundo nome, Matilde, casou-se com o Conde da Flandres, Filipe da Alsácia, e ficou célebre o portentoso séquito que a acompanhou, por mar, até à sua nova corte, como se descreve na *Crónica do Fundador*: “[...] em outras naus dos seus naturais alguns grandes do reino e pessoas principais, e assi donas e donzelas de linhagem quantas cumpria.”

Berengária, filha do «Povoador», desposou em Maio de 1214 o já viúvo Rei da Dinamarca, Valdemar II e a jovem Bringinild ou Benjgeerd, comofoi rebaptizada, chegou a Ripen, num séquito distribuído por dois belos navios, dos quais um levava por dote, e o outro por lá também acabou por ficar, como nos recorda Luciano Cordeiro no seu estudo sobre as duas princesas portuguesas que foram, no alvor da nossa nacionalidade, Rainhas da Dinamarca⁹. Assim foi que uma sobrinha desta última, Leonor, filha de D. Afonso II, desposou também um futuro rei da Dinamarca, enteado da dita Berengária ou Berengela, Valdemar III, no dia de S. João Baptista de 1229. Importa, deste modo, assinalar o patrocínio de ligações navais esporádicas entre os portos das cidades das diversas cortes europeias, o simples facto de se realizarem casamentos entre príncipes e princesas.

Certo é que, “Lisboa, depois de conquistada aos mouros oferecia uma escala e um abrigo excelente às expedições que vinham do Mar do Norte engolfar-se no Mediterrâneo. [...] Uma espécie de itinerário náutico dinamarquez do séc. XIII, indicando o caminho entre os dois mares, marca a cidade portuguesa como escala ordinária d’essa navegação, que se fazia com relativa presteza: dez dias e oito noites, a contar da costa flamenga.”¹⁰ Em pleno reinado de D. Sancho I, no ano de 1189, uma forte armada de gente da Frísia e da Dinamarca viera ao Tejo, e juntando-se a uma outra do rei português, em conjunto se empenharam na tomada do Alvor. As crónicas falam de sessenta navios e talvez se exagere ao referirem-se dez a doze mil expedicionários, sendo que um dos capitães era um sobrinho do Rei Knut, certamente Canuto IV, o irmão e antecessor do, já referido Valdemar II, que depois de viúvo, desposou a princesa Berengela.

As *Crónicas dos Reis de Portugal*, embora reescritas tardiamente a partir de relatos mais antigos, fornecem-nos sobre a realidade da actividade marítima algumas precisões que já atrás deixámos expressas. Assim foi a batalha do Cabo Espichel, em 1180, contra nove galés de Mouros, sob o comando de D. Fuas Roupinho e também, em 1182, frente a Ceuta, em que os Infieis juntaram 54 galés, mas a corrente contrária os veio a impelir contra os «nossos», sendo vencidos e morto o seu chefe.¹¹ Pela *Crónica de D. Afonso III*

⁹ Vd. Luciano Cordeiro [1893], *Berengela e Leonor, Rainhas da Dinamarca*, introd. de José Mattoso, Lisboa, IN-CM, 1984.

¹⁰ Cf. Idem, *ibidem*, p. 29.

¹¹ Cf. André Rocha, “O Mar na Literatura Portuguesa antes dos Descobrimentos” in *Actas do Colóquio Internacional Imagens do Mundo na Idade Média*, Lisboa, ICALP, 1992, pp. 253-259.

também ficamos a saber que este rei esteve na conquista de Sevilha em 1248, com “grande poder por terra e por mar”. A navegação era, contudo, insipiente e disso nos dá conta Zurara, na sua *Crónica de Guiné* ao colocar na boca do Infante D. Henrique ao dirigir-se a Gil Eanes, antes da última tentativa da passagem do Cabo Bojador, que não desse ouvidos aos mareantes de viagens de rotina, “*os quais, como son tirados da carreira de Frandres [...], non sabem mais ter agulha nem cartas pera marear.*”

A terminar este capítulo dedicado aos Forais e às Crónicas, façamos agora uma aproximação às Hagiografias através de dois exemplos afins recolhidos ainda nestas últimas. O primeiro fomos buscá-lo à *Cronica de D. Afonso Henriques*, mais precisamente “ao episódio que relata a busca do corpo de S. Vicente junto à costa algarvia, em que a fúria dos elementos se amansa milagrosamente quando por fim se recolhe à embarcação o cadáver incorrupto do santo: «*Sendo sempre o mar ali alevantado e perigoso, e reçaça muito grande, foi visto tão chão e manso fora do acostumado ao embarcar do seu corpo como se fora qualquer outro lugar, onde nunca houvesse, nem pudesse fazer ondas.*»¹²

O segundo exemplo não poderia ter maior actualidade, porque se prende com a hierofania do Santo Condestável. Fomos buscá-lo à descrição da tormenta que assolou, junto de Fez, a armada portuguesa aquando da tomada de Ceuta. O cronista enaltece a coragem singular do herói D. Nuno Álvares Pereira, que enfrentou durante dois dias e duas noites a fúria marítima. D. João I havia-se recolhido a paragens menos temíveis, e a exaltação do Condestável, por contraste à pusilanimidade do Rei, confere-lhe uma santidade patenteada no toque de invulnerabilidade.

Sabendo como a Marinha foi convidada a associar-se ao júbilo da recente subida aos altares de S. Nuno de Santa Maria, como poderíamos deixar de evidenciar este trecho duma crónica quase coeva dos acontecimentos, que Gomes Eanes de Azurara nos descreve? E se tantas vezes nos interrogamos sobre os encómios dirigidos pelos cronistas aos reis biografados, que pensar desta descrição, em que, embora sem comparar, se colocam lado a lado as duas posições assumidas?

A relação entre o divino e o domínio dos elementos, ou a temeridade face à força destes, foi desde a Antiguidade Pré-Clássica um reconhecido apanágio: foi bíblico, referencial mosaico, foi grego e foi romano e chegou cristão até aos nossos dias. Face aos considerandos, que melhor testemunho terá a Marinha para de *moto proprio* reivindicar para si, este seu direito inerente?

III – DA HAGIOGRAFIA ÀS CANTIGAS DE AMIGO E DE ESCÁRNIO E MALDIZER

Não é a primeira vez, e por certo não será a última, que sublinhamos aspectos da *Vita Sancti Theotonii, A Vida de S. Teotónio*, primeiro prior de Santa Cruz de Coimbra. “Esta hagiografia escrita em latim, logo após a morte do beato, ocorrida em 1162, no ano em que, segundo o hagiógrafo, D. Afonso Henriques completava 56 anos de idade

¹² Cf. Idem, *ibidem*, pp. 255-256.

e 35 de reinado é, por certo, a primeira crónica portuguesa em que se descreve, durante a segunda viagem do santo a Jerusalém, uma tempestade marítima. Nela vão ocorrer os fenómenos da **tromba de água** e do **fogo de Santelmo**, em que é evidenciado o poder de intercessão de S. Teotónio.¹³:

“ [...]Mas quando ao fim de alguns dias, navegavam ao largo do Cabo Málea, devido a uma tempestade marítima, começaram todos a estar em grande perigo [...]

Por conseguinte, quando a quilha navegava junto ao Promontório do Málea, o céu entenebreceu-se de súbito, e eis que uma nuvem, com a violência dos ventos e um terrível fragor, lançou sobre eles a obscuridade e, revolvendo o mar desde as profundezas, movia procelas que caíam como um monte de água, e ora mergulhava a nau nas profundezas, desequilibrada pela massa das ondas, ora de novo se erguia das profundidades a pique até aos cumes mais altos e cristas das vagas e, novamente abrindo as ondas, a derrubava e – coisa espantosa de se dizer – aspirava às alturas a água do mar, como se fosse por um canal bem visível, a que os navegantes chamam «cifo».

[...] Mas ao terror um terror ainda maior se segue: pois acrescentava-lhes ainda mais o medo da morte o aparecimento, perante todos os que estavam no mesmo perigo marítimo, de um animal monstruoso e muito temeroso, de tal modo apavorante, que não podiam compará-lo a nenhum outro animal. Tinha uns olhos que, segundo nos contava o Santo, pareciam tochas de luz acesa. Uns diziam que era um dragão, outros um monstro, outros o demónio.¹⁴ Sem mais comentários.

Passando ao item seguinte, sobre as *Cantigas de Amigo*, examinemos “mais de perto o sentimento que, tanto nos versos como na prosa, é mencionado com maior frequência: o medo. Ligado à interiorização lírica da poesia trovadoresca, tem por sujeito não propriamente os que embarcam, mas sim os que ficam e temem para o amado ausente a violência das ondas que, porventura, já tiveram ocasião de experimentar, como aquela moça que assim se lamentava:

*Sedia-m'eu na ermida de San Simion
e cercaron-mi as ondas, que grandes son [...].
E cercaron-mi as ondas do alto mar,
non ei i barqueiro, nen sei remar [...].
Non ei i barqueiro, nem remador,
morrerei fermosa no mar maior [...].”¹⁵*

Uma destemida banhista convida as amigas a atreverem-se no mar:

*“Quantas sabedes amar amigo
treides comig'a lo mar de Vigo
i banhar-nos-emos nas ondas.*

¹³ Cf. João Abel da Fonseca, “A «Estrada do Mar» e as Matrizes Educacionais da Expansão Portuguesa” in *Memórias*, Lisboa, Academia de Marinha, 2004, pp. XI-17 e 18. (Separata).

¹⁴ Cf. *Vida de S. Teotónio*, pref., trad. do latim e notas de Maria Helena da Rocha Pereira, Coimbra, Igreja de Santa Cruz, 1987, pp. 15-17.

¹⁵ Cf. Andréa Rocha, *ob. cit.*, p. 256.

Ao conhecido medo primordial pela vida do amado juntam-se outros receios como as delongas angustiantes, a falta de notícias, o temor de infidelidades sempre possíveis, ou pelo contrário, a alegria por saber que o amigo fora dispensado dum cargo de maior responsabilidade e perigo:

*Disseron-m'oje, ai amiga, que non
é meu amig'almirante do mar,
e meu coraçõ já pode folgar
e dormir já, e por esta rason
o que do mar meu amigo sacou
saque-o Deus de coisas que afogou*

*Mui ben é a mi, ca já non andarei
triste por vento que vejo fazer,
nen por tormenta non ei de perder
o sono, amiga, mais se for el-rei
o que do mar meu amigo sacou,
saque-o Deus de coisas que afogou.*

O empenho que a História regista, por parte de D. Dinis, em aumentar e aperfeiçoar a armada, fundamental para o desenvolvimento do comércio externo, e da protecção da costa, vem a traduzir-se em referências às «barcas novas» nas *Cantigas de Amigo*, quer mencionando explicitamente a vontade régia que as mandou construir ou armar, quer atribuindo a outrém tal iniciativa.¹⁶ Três poemas de João Servando exemplificam o que foi descrito:

*El-rei de Portugale
barcas mandou lavrare,
e la irá nas barcas migo,
mia filha, o voss'amigo.*

*El-rei portugueese
barcas mandou fazere,
e la irá nas barcas migo,
mia filha, o voss'amigo.*

*Numa outra cantiga:
Jus'a lo mar é o rio;
eu namorada irei
u el-rei arma navio;
amores, convusco m'irei.*

¹⁶ Cf. Idem, *ibidem*, pp. 253-254.

O próximo exemplo, segundo ainda Andréa Rocha, está erradamente classificado como *Cantigas de Amigo*, e no poema se indica concretamente a localização do estaleiro:

*En Lixboa, sobre lo mar
barcas novas mandei lavrar,
aí mia senhor velida!*

*En Lixboa, sobre lo ler
barcas novas mandei fazer,
aí mia senhor velida!*

*Barcas novas mandei lavrar
e no mar as mandei deitar,
aí mia senhor velida!
Barcas novas mandei fazer
e no mar as mandei meter,
aí mia senhor velida!*

Um outro autor, João Bolseiro, introduz também o motivo recorrente na época das «barcas novas», numa modulação de palpite de regresso dum namorado:

*Nas barcas novas foi-s'o meu amigo d'aqui
e vej'eu vir barcas e tenho que ven i,
mia madre, o meu amigo.*

O tempo já vai longo, detenhamo-nos então nas *Cantigas de Escárnio e Maldizer*, transferindo-nos da poesia lírica para a satírica, em que, na mais das vezes, o mareante medroso é objecto de galhofa. É o caso de Pero de Ambroa que tendo planeado uma romaria à Terra Santa, não teria passado de Mompilher, receoso das tormentas do «Ultra-mar», como o Mediterrâneo era chamado naquela compilação. Gonçal'Eanes do Vinhal não lhe perdoa:

*Pero d'Ambroa, sempre'oi cantar
que nunca vós andastes sobre mar
que med'ouvessedes, nulla sazón;
e que avedes tan gran coração,
que tanto dades que bon tempo faça
ben como mao nen como bõança,
nen dades ren por tormenta do mar.*

*E des i, já pola nave quebrar,
Aqui nom dades vós ren polo mar
Come os outros que i van enton;*

*Poren teen que tamanho perdon
Non avedes come os que na frota
Van, e se deitan, con medo, na sota,
Sol que entendes tormenta do mar.*

*E nunca oímos doutr'ome falar
que non temesse mal tempo do mar;
e por en cuidar quantos aqui son
que Vossa madre con algun caçon
voz fez, sen falha, ou con lobaganto;
e todo esto cuidamos, por quanto
non dades ren por tormenta do mar.*

IV – CONCLUSÃO

Passemos então a concluir, depois deste périplo por documentos identificados, mas onde alguns pormenores, sobre o mar, por certo, são pouco conhecidos ou até desconhecidos da maioria dos próprios estudiosos da matéria. Para reforçar esta mesma ideia, será a conclusão um breve inventário de pequenos casos.

Lembremos assim que Zurara não exita em registar o desfalecimento do capitão Gil Eanes aquando da primeira tentativa de passar o Bojador, ao escrever: “[...] *E tocado daquele mesmo temor, não chegou mais que às ilhas de Canária.*”¹⁷

As consequências nefastas de prolongadas ausências são evocadas, na esfera doméstica, por Gil Vicente no *Auto da Índia*. O *Cancioneiro Galaico* regista poemas brejeiros, como a história daquele mareante que três vezes encontrou, no seu regresso, a mulher grávida, por obra e graça do Espírito Santo. E a casa reconstruída e bem mobilada. Foi então falar com o padre cura pedindo-lhe que intercedesse a seu favor no sentido de deixar para si a próxima gravidez da consorte. E já a despedir-se ia dizendo que as melhorias na casa, essas sim, podiam prosseguir, porque teriam seus filhos, assim concebidos, que ter uma aposentadoria condigna e proporcional à qualidade do progenitor!

Uma prospecção aturada do que a presença do mar sugeriu no campo lexical, e sobretudo imagético, segundo ainda Andréa Crabé Rocha, leva-nos a recordar aquela carta do Infante D. Pedro, o «das sete partidas», o mártir de Alfarrobeira, dirigida a seu irmão, o rei D. Duarte, em que afirmava que iria *barlaventeando* todos os impedimentos para satisfazer o seu pedido de informações sobre terras estranhas que percorria.

O *Cancioneiro Geral* é também fértil em múltiplas alusões, tais como uma *Guio-mar*, que é *um mar que ninguém navega*, e uma dona de apelido *Costa* que suscita uma metáfora continuada que se prende ao substantivo comum respectivo. Na verdade, os nautas amorosos devem querer encahar, ou seja *vir à costa*.

¹⁷ *Vd. Gomes Eanes de Azurara, Crónica de Guiné.*

Terminaremos evocando um trecho moralizante – aquele capítulo “Da barca sã e da rota” do *Leal Conselheiro*, del-rei D. Duarte. Nele vamos encontrar a maior catadupa de sintagmas náuticos: “[...] *A barca firme e segura e forte e bem aparelhada, o estado das virtudes é [...], em que muy poucos perecem [...]* e *podem navegar seguramente e passar sem perigo per as ondas da tormenta deste mundo a porto seguro. [...] A barca fraca, podre, rota [...] não chega a porto de folgança e deseja aportar.*”¹⁸ A utilização alegórica destes vocábulos esvazia-os, por assim dizer, de conteúdo referencial, ao transformá-los em confortável veículo para o Céu, ou em precário calhambeque para o Inferno.

E para que, abusando da Vossa paciência,
para lá não me mandem V. Exas., tenho dito.

¹⁸ *Vd. D. Duarte, Leal Conselheiro.*

HÁ 510 ANOS (1497-1499) EPOPEIA GÂMICA *A MISSÃO E A MENSAGEM*

Comunicação apresentada pelo académico
José Caro Proença, em 26 de Maio



Álvaro Velho do Barreiro, imagem em azulejo de Cândido Lopes, existente na Escola Preparatória do Lavradio Álvaro Velho (Foto da Câmara Municipal do Barreiro, por Guilherme Ferreira)

1. IDENTIFICAÇÃO

Transladado pela mão de Alexandre Herculano, a 5 de Junho de 1835, dos arquivos monásticos do Convento de Santa Cruz, em Coimbra, onde tinha um número 25, o ora manuscrito 804 da Biblioteca Pública Municipal do Porto (Ms. 804, BPMP) é o único

descritivo quatrocentista, coevo, da primeira viagem marítima dos portugueses à Índia, sob o comando de Vasco da Gama (1497-1499) cfr. Fig. 1.

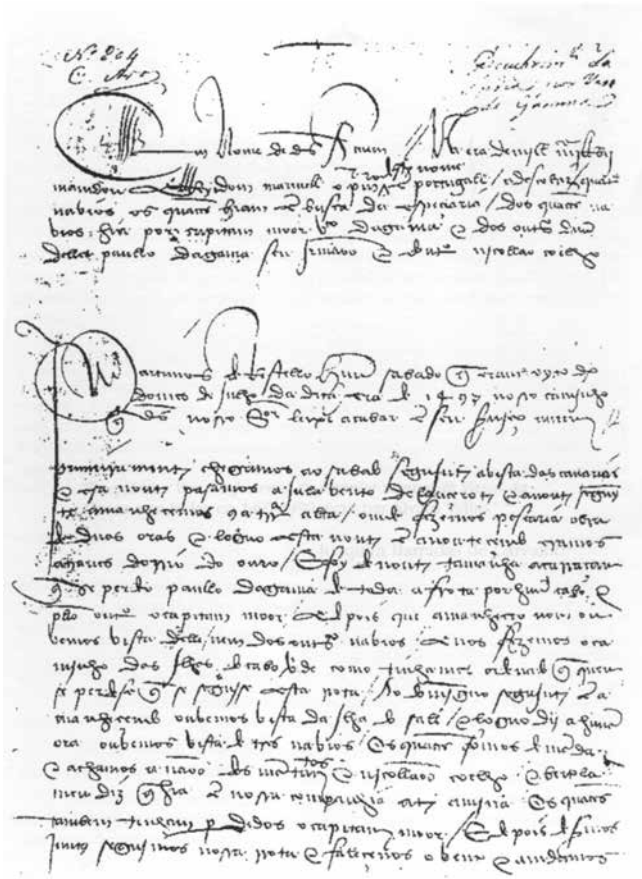


Fig. 1 – **Fotocópia do fólio 1 do Jornal Noticioso** Álvaro Velho do Barreiro, arquivado na Biblioteca Pública Municipal do Porto com o nº 804 – inscrito no canto superior esquerdo por Alexandre Herculano e por este rubricado com o seu apelido de *Carvalho e Araújo* (C. Araújo).
Reporta-se à partida do Restelo da frota de Vasco da Gama, a 8 de Julho de 1497, em demanda da *especiaria* da Índia

O autor presuntivo, consensual, da Mensagem sincrónica e diacrónica da Missão Gâmica é Álvaro Velho: o Álvaro Velho do Barreiro, como o identificou, no Códice de Munique (1507), Valentim Fernandes, seu correspondente das partes da Guiné, e vizinho de bens imobiliários na *península do Barreiro*.

Valentim Fernandes, o *alemão* ou *moravo*, foi o editor da Corte portuguesa, nos reinados de D. João II e de D. Manuel I.

2. QUIDIDADE LITERÁRIA

Tal como a **Missão** náutica de Vasco da Gama, a **Mensagem** noticiosa de Álvaro Velho do Barreiro é a primeira no género à escala planetária, trans-hemisférios oceânicos (N-S/W-E).

Inúmeros escritores-historiadores classificam-na de modo díspar. De roteiro, crónica, relação a diário (de bordo?), são meros exemplos.

Porém, desconheço quem, ao Ms. 804 (BPMP), o designe de Jornal noticioso.

Ousei e usei este sintagma na obra literária e científica, “encobrimentos nos Descobrimentos”, Livro II; um compósito de 153 notícias, ora abordado sinteticamente.

Todavia, suficiente para a adequação entre o objecto da Viagem e o entendimento da Notícia.

3. VIAJAR E NOTICIAR

Quem viaja, noticia sempre a “*nova novidade*” revelada, material e/ou cultural.

Até os cegos, surdos e mudos o fazem, na sua linguagem verbal ou gestual.

Só os anormais profundos, da mente, serão excepção à regra.

Viajar e noticiar é, pois, uma dualidade inseparável, atávica dos humanos.

Desde os Hominídeos, é o anseio natural de descobrir e buscar algo de novo e necessário e, depois, comunicar à comunidade.

Assim fez Marco Pólo na viagem ao Catai, (1271 a 1295), celebrada em Livro. Porém, manuscrito por outrem, á posteriori.

Também delongada foi, de Portugal, no início do séc. XV, o infante D. Pedro – duque de Coimbra e avô materno del-rei D. João II.

Calcorreando-as, o infante D. Pedro, desvendou e revelou as *Sete Partidas do Mundo*. Então limitado ao pensamento ptolomaico e geocentrado no Mediterrâneo, greco-romano. Um mar fechado, na essência.

Tanto a viagem de Marco Pólo como, mais de um século depois, a do infante D. Pedro, decorreram em longitude, na Eurásia. Impensável, na época, ir ainda além-sul da equinocial, facto que só aconteceu com a *política atlântica* gizada e encetada por D. João II, quando ainda Príncipe (1474).

De certo, fruto das sementes da História Crónica avoenga; não a da História Ciência, de hoje em dia. Esta, género epistemológico baseado no estudo do conhecimento científico sob o ponto de vista crítico.

Assim é a matematização e cientificação da memória descritiva e justificativa da histórica viagem do Gama. A Missão náutica “Por mares nunca doutro lenho arados”(Lus.,VII.30).

A mensagem descritiva da mesma é o meio literário até então inédito; desde “...a Ocidental praia lusitana/Por mares nunca dantes navegados”(Lus.,I,1), ainda, “em Leste”(Ms. 804,fls.2) do meridiano do Tormentório. O hemisfério terrestre do *Sol nascente*.

Por isso, o Ms 804-BPMP, é um *banco de dados* genuíno, da ciência náutica com consciência. Um invento dos portugueses quatrocentistas.

E é dos catalizadores fundamentais da origem da História Ciência. Em Portugal, com Alexandre Herculano (1811-1891). Utensilagem mental-cultural criada por Karl Marx (1818-1883) a nível mundial – seg. Joaquim Barradas de Carvalho.

4. AVATAR PARADIGMÁTICO

Fernão Lopes é o *primus inter-pares* da História Crónica, portuguesa.

Probo, classifica como tais suas obras:

- Crónica de D. Pedro;
- Crónica de D. Fernando;
- Crónica de D. João I.

Portanto, Crónica e não História de reis.

Segue-se-lhe, durante meio milénio, um escol de letrados, promotores de Crónicas várias.

Só com Herculano começa a esboçar-se a História Ciência, em Portugal (séc. XIX).

A heurística e a hermenêutica do Jornal Noticioso Álvaro Velho do Barreiro foram dos cadinhos fundamentais da metamorfose da História Crónica para a História Ciência, e de seus fautores.

Neste caso podemos considerar o historiador do presente (Herculano, por ex.) como um avatar de jornalista do passado (s.: o da Missão gâmica, AVB); e este tido com um historiador de antanho.

5. ADEQUAÇÃO LITERAL

Etimológica, semântica e foneticamente, a palavra portuguesa **Jornalismo** (lat. diurnale:s., diurno, quotidiano) corresponde à francesa “*journalisme*”. Galicismo, derivado do radical “*jour*” (dia, diário) pela adunção do sufixo culto *isme*.

Analogicamente, o mesmo acontece com o termo **Turismo**, afim a *tour*: viagem e torna-viagem.

Visualiza-o o gráfico analógico, entre Jornalismo e Turismo, seguinte:

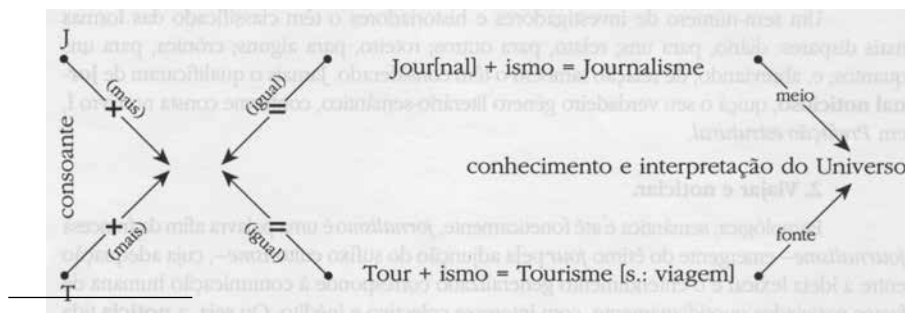


Fig. 2 – Adequação entre o **objecto do Jornalismo noticioso e o entendimento do Turismo**, ou seja: a viagem de ida e volta – como foi a do Gama à Índia (1497-1499)

Como utensilagem comum (nicante), quotidiana, o jornalismo é a adequação entre o entendimento humano e o objecto literado. Assim é o Ms. 804 (BPMP). No caso em apreço, tido como meio ou canal transmissor.

Já a notícia corresponde à nova novidade. *News*, na terminologia inglesa. A forma única de (in)formar a comunidade do inédito, de interesse comum.

Daí a notícia tida como meio ou veículo de comunicação humana, ou social.

A notícia é sempre informação formativa, não singularizada. Mas nem toda a informação é notícia.

A notícia é um vector objectivo e útil. Directo ao público-alvo, plural e anónimo. A notícia baseia-se na estrutura precisa e concisa da mensagem: *lead*. Um corpus literário, ou oral, de quatro, e só quatro, elementos factuais. Nem mais nem menos. Desprovidos de sintagmas subjectivos e supérfluos.

O *lead* é tão só: o *que* aconteceu de inédito; *quem* o protagonizou, singular ou plural; *onde* e *quando* decorreu a acção – sem omissões e nem excessos.

Tal é o Jornal Noticioso de Álvaro Velho do Barreiro. Um arquétipo de comunicação humana e social, isento, objectivo e útil. Veículo noticioso, sem fronteiras geográficas e nem barreiras antropológicas. Predicados análogos aos da História Ciência, baseada no positivismo ou imperialismo dos factos. Ao invés do conteúdo da História Crónica, não raro evitada de subjectividade opinativa e/ou interpretação vil e servil.

Neste caso, a História Crónica é como certa franja de jornalismo. Subordinado a interesses inconfessáveis, sem rosto e nem rasto, da globalização de hoje em dia.

Daí a relevância da mensagem escrita afim à missão náutica dos portugueses, conducente à ruptura das trevas da Antiguidade dogmática e mitológica; e dissipadora do secretismo e do sincretismo, de inúmeras viagens marítimas, portuguesas e estrangeiras.

O *Homo navigatori*, personificado no Gama, e o *Homo noticiatori*, simbolizado em Álvaro Velho do Barreiro, desfizeram tais abusões e confusões.

Mercê da mundividência da Natureza naturada e da mundivivência do Homem humanizado, com o Outro antípoda. Antítese da globalização materialista-economicista, tentacular.

6. DO SECRETISMO AO SINCRETISMO

A historiografia universal exalça um sem-número de viagens marítimas secretas e confusas. Antes da do Gama. Para a apoucar. Não obstante, esta ser considerada o maior feito náutico da História da Humanidade, Assim, o considera o investigador e historiador inglês Prof. Arnolde Toynbee

Das viagens secretas a História Ciência nada diz. Naturalmente, à luz da Diplomática.

De contrário, não seriam secretas. Seriam a contra-face das do ficcionismo *juliuverniano* e epígonos. Publicadas mas não realizadas.

O sincretismo marítimo, também, não escasseia na historiografia comum.

As viagens bartolomaica (portuguesa) e a colombina (castelhana) são um paradigma desse imaginário, hiper abundante e difundido.

De Bartolomeu Dias ignoramos o objectivo oficial da missão. Nem conhecemos a derrota exacta, quanto à espacialização do tempo, ou à temporalização do espaço sin-grado, na ida e torna-viagem.

Aliás, o pouco conhecido do périplo bartolomaico, no contorno austral de África, é da pena de Álvaro Velho do Barreiro (cfr. Ms.804). Decerto, por abonação pessoal de Pero de Alenquer, o piloto-mor das frotas de Dias (1487-1488) e de Vasco da Gama (1497-1499).

Quanto a Cristóvão Colombo, ele próprio morreu (1505) convencido de ter cumprido a almejada missão utópica. Atingir o empório das especiarias do Oriente, aprofundando ao W do Atlântico Norte - onde apenas achou, fortuitamente, um grupo de ilhas ainda hoje ditas Índias Ocidentais.

Colombo nem as soube localizar geodesicamente, segundo Gago Coutinho.

As históricas viagens de Dias e Colombo foram estóicas e importantes, sem dúvida. Porém, confusas e inconclusas. Quanto ao objectivo definido e investimento profícuo.

Ora, viagem não noticiada, sincrónica e diacronicamente, *in loco*, é como um ser humano sem certidão de nascimento e nem registo biográfico. Uma existência inexistente, à luz da civilização.

Já a Viagem do Gama, “em descobrimento e busca da especiaria”, existe. Na essência, mercê da Notícia de Álvaro Velho. Desde a ida à torna-viagem. Matriz literária cartesiana, antes de Descartes (1596-1650), até então inédita na História da Humanidade. Julgo!

7. A NOTÍCIA E A VIAGEM DO GAMA

O início do códice Álvaro Velho do Barreiro, noticia claramente escrito o começo da viagem gâmica (Ms.804, fl1):

- “Na era de 1497 (**quando**), mandou el-rei D. Manuel, o primeiro deste nome em Portugal (**quem**), a descobrir quatro navios, os quais iam em busca da especiaria (**o que**). Partimos de Restelo (**onde**) é “a ... Ocidental praia Lusitana” um sábado que eram oito dias do mês de Julho da dita era de 1497” – fim de citação, salvo as anotações em parêntesis.

Ida cumprida e noticiada em pleno, logo Álvaro Velho do Barreiro, descreve o retorno, também, com precisão e concisão (Ms. 804, fl 73).

Assim é a notícia seguinte: “Nesta ilha (Angediva, a SW de Goa), (**onde**) estivemos doze dias, (**quando**) os da terra (**quem**) nos traziam barcos carregados de lenha verde de canela (**o que**) a qual... trazia sua folha (de almejada “especiaria”).

E depois que tivemos os navios (do Gama) limpos e água tomada, quanto nos era necessária, nós partimos a uma sexta-feira que foram cinco dias do mês de Outubro (1498 – quando começa a torna-viagem da Índia para Portugal)” – fim de citação.

Cumprida a Missão gâmica, faltava difundir-la.

Nota – Importa dizer que a ilha de Angediva corresponde à lendária “ilha dos Amores”, na poética de Camões em Os Lusíadas (Lus., IX.51/52). (Fig.3a e 3b).

8. MISSÃO CUMPRIDA – MENSAGEM DIFUNDIDA

Há cerca de 510 anos, tema temporal desta comunicação, Vasco da Gama, cumpriu integralmente a *Missão* d’el-rei de Portugal. Descobrir e buscar a especiaria do Oriente, com navios.

A *Mensagem* Álvaro Velho do Barreiro a noticiou em primeira mão. Desde a partida dos navios “de Restelo”, a 8 de Julho de 1497, até ao começo da torna--viagem da Índia, a 5 de Outubro de 1498.

Mensagem manuscrita logo difundida, via diplomática e erudita.

Por embaixadores, D. Manuel I a comunicou na essência aos soberanos de Castela, a quem também enviou amostra de lenha e folha de especiaria (canela).

Fê-lo, em primeiro lugar, como parte dual da portuguesa na bi-partilha do mundo pelo Tratado de Tordesilhas (1494).



Fig. 3a – Ilha de Angediva

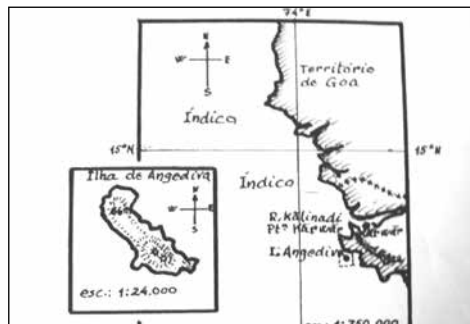


Fig. 3b – **Ilha de Angediva** – aspecto fotográfico e planta topográfica. Segundo o Jornal noticioso de Álvaro Velho do Barreiro, os navios do Gama estanciaram durante doze dias (de 23 de Setembro a 5 de Outubro de 1498) na ilha de Angediva, para limpeza e revisão geral. Daí ter sido a primeira base naval dos Portugueses no Oriente. Pela sua posição geoestratégica, militar-naval, oito anos depois (1506), D. Francisco de Almeida, primeiro vice-rei da Índia, ali mandou construir a fortaleza de Nossa Senhora das Brotas. Hoje, a ilha de Angediva está transformada numa base naval da União Indiana. (Foto: José Sousa Brito, 30.11.1986.) *a lendária ilha dos Amores*, in *Os Lusíadas* (IX. 51/52)

O *Venturoso* monarca lusitano, o mesmo participou e remeteu ao Sumo Pontífice.

Disso incumbiu o cardeal Alpedrinha (Jorge da Costa). Grande influente a favor de Portugal na Cúria Romana, durante a sua permanência em Roma (1480 a 1508).

De jure e de facto, foi o início da secular hegemonia marítima e naval portuguesa, a oriente do meridiano de Tordesilhas: *raia* a 370 léguas a poente do arquipélago de Cabo Verde.

E, foi o fim da efémera utopia de Cristóvão Colombo. Irrealidade prática, antes, rejeitada por D. João II, de Portugal. O descobrimento do caminho marítimo da (verdadeira) Índia Alta, aproando a ocidente do Atlântico.

Intento utópico, colombino, conducente ao achamento (ocasional) de uma “cabeça branca de areia”, no SW do Atlântico Norte, a 12 de Outubro de 1492.

Era a ilha Guanhani – actual *Watling island* (24°02'N, 74°28'W). Cristóvão Colombo a designou de São Salvador.



Fig. 4 – Vasco da Gama, com insígnia da Ordem de Santiago da Espada no peito. Retrato de Manuel de Macedo [Pereira Coutinho Vasques da Cunha Portugal e Meneses, 1839,1915], in Revista O Ocidente, nº 697, 10 de Maio de 1898. Foto de Carlos Ladeira, cedida gentilmente pela Sociedade de Geografia de Lisboa

Colombo morreu, em 1505, após mais três viagens a essa zona, convencido de ter chegado ao empório da almeja especiaria. À via diplomática manuelina segue-se a erudita. Em “Esmeraldo de situ orbis” (1507), Duarte Pacheco Pereira destrói as mentalidades ptolomaicas de antanho na síntese seguinte:

– “... o nosso César Manuel mandou Vasco da Gama, comendador da Ordem de Santiago e cortesão da sua corte, por capitão de suas naus e gentes a saber aqueles mares e terras com que nos os Antigos punham tão grande medo e espanto; e indo com muito trabalho (Vasco da Gama) achou o contrário do que os antigos escritores disseram.”¹

Ou seja, ... a fantasiosa (in)existência “de uma ourela de Terra (entre o confim austral dos continentes africano e indostânico), por impedimento da qual pêra dentro ... (d’)aquele golfão Índico, por nenhum modo, nenhuma nau não podia passar, e que este caminho (marítimo) era de tamanha quantidade que por sua longura se não podia navegar, e que nele havia muitas sereias e outros grandes peixes e animais nocivos, pela qual esta navegação se não podia fazer.” – fim de citação.

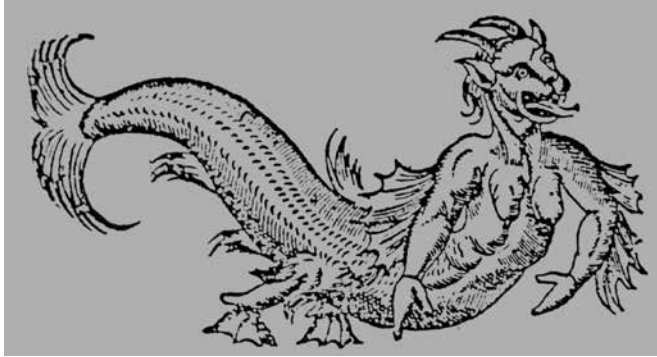


Fig. 5 – Monstro marinho

Ao testemunho de “O grão Pacheco, Aquiles Lusitano” (Lus.X.12), corresponde a abonação de Camões, seguinte:

– “Eu sou aquele oculto e grande cabo/ A quem chamais vós outros Tormentório,/ Que nunca a Ptolomeu, Pompónio e Estrabo,/ Plínio e quantos passaram fui notório/ Aqui toda a Africana costa (atlântica) acabo/ Neste nunca visto Promontório,/ Que para o Pólo Antártico se estende,/ A quem tanta ousadia tanto ofende!” (Lus-, V.50).

Testemunho e abonação sobre a ruptura geotectónica e antropocultural com a milenária concepção ptolomaica e de demais sábios da Antiguidade.

Encetou-a a nova Mentalidade Nova de os Lusíadas: o povo português, *navigatori* e *noticiatori*, criador do *Homo universalis*; e *pater* da mundividência da Natureza naturada e da mundivivência do Homem humanizado, inter-hemisférios (N-S/ W-E).

Confirma-o os excertos noticiosos, seguintes, de Álvaro Velho do Barreiro.

¹ Joaquim Barradas de Carvalho, in “À recherche de la Spécialité de la Renaissance Portugaise”, ed. C:G:B. Paris, 1988, Vol I, pp 497-498

9. DA MUNDIVIDÊNCIA

Quando na história da humanidade, pela primeira vez, o Cabo de Boa Esperança foi dobrado à vista, numa derrota do Atlântico para o Índico, o noticiarista gâmico manuscreeveu:

(Ms.804,f.6) – “E no sábado (18.11.1497) à tarde houve vista do dito Cabo de Boa Esperança. E em este dia mesmo virámos em a volta do mar e de noite virámos em a volta da terra. E ao domingo pela manhã, que foram dezanove dias do mês de Novembro (de 1497), fomos outra vez com o Cabo e não o pudemos dobrar porque o vento era su-sueste e o dito Cabo jaz nordeste-sudoeste (s.:no sentido do Pólo Antártico, na poética camoniana).

“E (continuando, Álvaro Velho do Barreiro, mais diz) em este dia mesmo virámos (de novo) em a volta do mar e à noite de segunda-feira (20.11.1497) viemos (pela segunda vez) em a volta da terra. E à quarta-feira (dia 22, finalmente, à terceira tentativa), ao meio-dia, passámos pelo dito Cabo ao longo da costa (à vista), com vento à popa”. “E (diz ainda A.V.B.) com este Cabo de Boa Esperança, ao sul, jaz uma angra muito grande que entra pela terra bem seis léguas e em boca haverá bem outras (seis léguas adentro da África negra – tal é a, hoje em dia, designada *Fals e Bay*)”.

O descritivo geodésico de Álvaro Velho do Barreiro é o referente da “mundividência” camoniana, seguinte: (Fig.6)

“... uma figura Se nos mostra no ar, robusta e válida, De disforme e grandíssima estatura; O rosto carregado, a barba esqualida, Os olhos encovados, e a postura Medonha e má e a cor terrena e pálida; Cheios de terra e crespos os cabelos, A boca negra, os dentes a amarelos.” (Lus., V39)



Fig. 6 – Adequação inédita entre o objecto esfíngico e o entendimento poético do mesmo: cabo da Boa Esperança

Também a alegoria de *O Mostrengo*, inscrito na *Mensagem* de Fernando Pessoa, tem por referente a notícia da derrota pelo cabo de Boa Esperança, de Álvaro Velho do Barreiro.

Exemplifica-o os excertos seguintes:

Primeiro, “O mostrengo (promontório) que está no fim do mar (Atlântico);

Segundo, “... moro (brame o monstruoso promontório) onde nunca ninguém me visse (à ida, do Atlântico para o Índico);

Terceiro, “voou três vezes a chiar (o alíseo do SE). E, abreviando, “Trez vezes (o Homem) do leme as mãos ergueu, /Trez vezes ao leme as reprendeu, ...” – ora indo na volta do mar, ora vindo na volta da terra.

Assim o fez o piloto-mor Pero de Alenquer, com a frota do Gama, desde a angra de Santa Helena. (Fig.7)

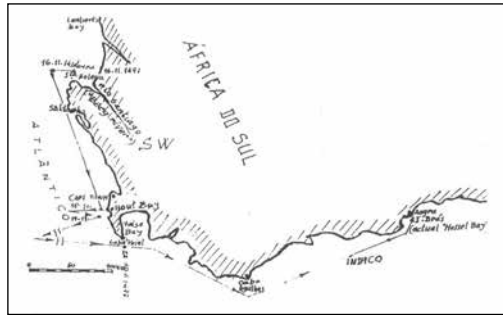


Fig. 7 – Contorno do cabo de Boa Esperança, mediante três bordadas – ora indo na volta-do-mar, ora vindo na volta-da-terra –, desde a angra de Stª Helena (16 a 22 Nov.1497)

10. DA MUNDIVIVÊNCIA

O Jornal noticioso de Álvaro Velho do Barreiro sobreleva o Homo humanizado no confim do mar sem fim, medonho e mau. Inclusive, nos momentos e situações mais dramáticas e pungentes.

Assim foi, por exemplo, em Melinde, após: “Andá(r)mos tanto tempo em esta traveza (de torna-viagem, no mar da Arábia) que três meses menos três dias gastámos nela (entre a ilha de Angediva, a 5.10.1498, e a costa oriental de África, no início de Janeiro de 1499); ...de maneira que nos adoeceu (toda) a gente das gengivas, que lhes cresciam sobre os dentes em tal maneira que não podiam comer e isso mesmo lhes inchavam as pernas e grandes outros inchaços pelo corpo, de guisa que lavravam um homem tanto até que morria sem ter outra nenhuma doença, da qual nos morreram em o dito tempo trinta homens, afora outros tantos que já eram mortos. E os que navegavam em cada nau seriam sete ou oito homens (apenas) e estes não eram ainda sãos como haviam de ser”. “Do que vos afirmo (notícia, ainda, Álvaro Velho do Barreiro, em primeira mão, ... é) que se nos mais demorara a quele tempo quinze dias (com calmarias e ventos contrários, ...a), andáramos (da Índia para África) que não houvera aí quem navegara (pudesse) os navios”. (Ms.804, BPMP, fls. 74).

Porém. ... continua o noticiarista a fls. 75: ... “Quis-nos Deus, por sua misericórdia dar tal vento (de feição) que em obra de seis dias nos trouxe a terra. ...” Ou seja: Melinde, onde a frota do Gama voltou a aportar, na torna-viagem.

Continuando, Álvaro Velho do Barreiro acrescenta (Ms.807, fls. 76):

- “E o capitão (-mor, Vasco da Gama) mandou um homem a terra para ao outro dia (18.1.1499) trazer laranjas que muito desejavam (e necessitavam) os doentes que trazíamos (a bordo), como de facto as trouxe logo com outras muitas frutas, posto que não aproveitaram os doentes (moribundos) que a terra os apalpou em tal maneira que aqui (em Melinde) se nos finaram muitos. “- fim de citação, salvo o conteúdo de todos os parêntesis)

11. PARADIGMA DA NOVA NOVIDADE HUMANA

A intensidade dramática da notícia anterior é um paradigma de nova novidade Nova: A doença humana, “crua e feia”, até então desconhecida. O *escorbuto* por avitaminose (escrbutu – do lat. Med. “scorbutu” e do russo “skrobotá”).

Creio ser o primeiro descritivo sintomatológico, mundial do, muito mais tarde, designado *mal de Luanda*. Nome atribuído ao médico do reino, Aleixo de Abreu (1568-1630).

Ainda hoje o quadro sintomatológico da avitaminose, noticiado por Álvaro Velho do Barreiro há mais de meio milénio, é de um rigor inexcedível.

Camões o perpetuou em Os Lusíadas (1572) com a mesma carga pungente, na estância seguinte (Lus., V. 81):

– “E foi que, de doença crua e feia, / A mais que eu nunca vi, desemparraram/
Muitos a vida, e em terra estranha e alheia (Melinde)/Os ossos para sempre sepultaram/
Quem haverá que, sem o ver, o creia,/Que tão disformemente ali lhe incharam/As gingivas na boca que crescia/A carne e juntamente apodrecia?”

Embora versificada, também a nova forma nova de notícia camoniana, tem a mesma estrutura pura, precisa e concisa, da do *lead* noticioso original, de Álvaro Velho do Barreiro, ou seja:

Quem – o *Marinheiro Desconhecido*, português, plural;

Que – Pereceu de avitaminose – “doença crua e feia”;

Onde–Melinde – “terra estranha e alheia”(Lus., V.81.3);

Quando – “ao outro dia” (18 .1 .1499), “... Os ossos para sempre sepultavam” (Lus.,V.4).

12. O MARINHEIRO DESCONHECIDO

A notícia de torna-viagem dos navios do Gama, através do mar da Arábia, e a semiologia camonianiana afim, realçam, por omissão, o sentimento humano dos sobreviventes. Não lançar ao mar os restos mortais de qualquer camarada.

Se tal aconteceu não foi notícia, em Álvaro Velho do Barreiro e em Camões.

Pelo contrário. Na literatura de ambos é latente e patente a dignidade dispensada àqueles cujos “ossos para sempre (Lus.V.81.4) “...” a terra (estranha e distante) os apalpou “(A.V.B.- Ms.804, fls.76).

Memória perene codificada em três planos iconográficos por Kostka. (Fig.8).

Primeiro plano: restos mortais de *Marinheiro Desconhecido* sepultado em “terra ... alheia”.

Plano intermédio: homenagem piedosa e derradeira de Vasco da Gama e seus comandados àqueles cujos corpos “para sempre sepultavam” (Lus.V.81.4), em terra melindana.

Plano de fundo: a frota do Gama ancorada no mar da Arábia, como que num preito de guarda de honra de sagrada despedida a quem a serviu, com denodo, até ao último alento.



Fig. 8 – *Marinheiro Desconhecido*, vítima de **escorbuto** – cf. Jornal noticioso de Álvaro Velho do Barreiro. (Gravura cedida gentilmente pela Sociedade de Geografia de Lisboa – foto de Carlos Ladeira sobre desenho de Kostka)

13. FALTA CUMPRIR-SE SAUDOSA MEMÓRIA

O halo sacrossanto do mosteiro da Batalha envolve, noite e dia, os restos mortais do “**Soldado Desconhecido**” que, no séc.xx, tombou em terra alheia por causa bárbara (Fig. 9).



Fig. 9 – Repouso sacrossanto do *Soldado Desconhecido*, no mosteiro da Batalha

Porém, falta cumprir-se a dívida da mãe Pátria à memória do *Marinheiro Desconhecido*, seu filho: difusor da Lusofonia cosmopolita, e criador da universal ciência náutica com consciência cartesiana.

Até quando Portugal e os Portugueses permanecerão inanes perante o implícito incentivo da mensagem semiológica camoniana, em *Os Lusíadas*, e da semióptica de Kostka?

Ambas, memórias lusas, cultas e humanas, do significante e referente *Jornal Noticioso* de Álvaro Velho do Barreiro.

E mais: até quando se manterá o vazio de escuridão feito entre os túmulos de Vasco da Gama e Luís de Camões, no mosteiro dos Jerónimos?

É uma lacuna de desmemória e ingratidão histórica facilmente superável.

Basta um simbólico farol de castelo de popa de nau quatrocentista, permanentemente aceso.

Luz lausperene ao *Marinheiro Desconhecido* que pereceu “de doença crua e feia” (Lus.V.81.1), ao gerar a mundividência e a mundivivência, com consciência náutica e humana.

Até quando? ... interrogo! Em vão? Não creio!

Pois, decerto, a vossa doura decisão cívica e cultural, de agora avante, ressarcirá a Pátria amada da dívida de gratidão portuguesa de há 510 anos.

Um acto egrégio, é óbvio, a desencadear sob os bons auspícios desta nobilitante ACADEMIA DE MARINHA, ora presidida pelo Senhor Almirante Nuno Vieira Matias: Homem de Mar de excelso e muito saber, de ciência e experiência feito.

Obrigado, muito obrigado a todos, Senhoras e Senhores.

NOVIDADES ASTRONÓMICAS E OS PRIMEIROS TELESCÓPIOS EM PORTUGAL¹

Comunicação apresentada pelo académico Henrique Leitão
no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva,
Ericeira, no âmbito da sessão conjunta com o Instituto de
Cultura Europeia e Atlântica, em 30 de Maio

SUMÁRIO: As sensacionais novidades que Galileu descobriu com o telescópio, entre 1609-1611 foram conhecidas em Portugal desde muito cedo e foi a partir do nosso país que foram divulgadas para vários pontos do globo.

Nos últimos meses de 1609, Galileu Galilei (1564-1648), usando telescópios que ele próprio construíra, iniciou um conjunto de observações dos céus que se viriam a revelar extraordinárias. O que viu e, sobretudo, o que pode concluir a partir dessas observações, era de tal importância que, passado pouco tempo, em Março de 1610, publicava em Veneza um primeiro relato dessas novidades a que chamou *Sidereus Nuncius*, o «Mensageiro das Estrelas» [1]. O livro foi um sucesso imediato, esgotando-se em poucos dias e a sua notícia atravessou quase de imediato toda Europa. Praticamente de um dia para o outro Galileu passou de um professor sem distinção especial na Universidade de Pádua para o mais importante cientista da Europa, e protegido da poderosa família Medici em Florença. Continuou a fazer observações durante todo o ano de 1610 e de 1611, dando a conhecer os novos resultados em publicações dispersas, que confirmavam e ampliavam a sensação dos primeiros descobrimentos.

As observações telescópicas de Galileu são talvez o acontecimento mais dramático nesse denso complexo de factos a que se convencionou chamar a “revolução científica” do século XVII. Essencialmente, foram observados cinco novos factos: *i*) a aparência rugosa e acidentada da superfície lunar; *ii*) o muito maior número de estrelas, para lá das que são visíveis a olho nu; *iii*) os satélites de Júpiter; *iv*) a configuração peculiar de Saturno; *v*) as fases do planeta Vénus. Se bem que nenhuma destas observações sirva como prova do sistema heliocêntrico que Copérnico havia desenvolvido no *De revolutionibus* (1543), elas constituem golpes muito sérios nas ideias tradicionais da filosofia natural aristotélica e da astronomia ptolomaica. Galileu estava consciente de não possuir, em rigor, uma prova do sistema heliocêntrico, mas percebeu que estas novidades celestes poderiam ser usadas como armas na campanha que então iniciou em favor do sistema heliocêntrico. Por isso se pode dizer que o grande debate cosmológico que ocupará todo o século XVII até à síntese newtoniana, teve o seu verdadeiro começo com as observações telescópicas de Galileu.

¹ Este texto retoma, com algumas modificações, materiais que usei em outras publicações, nomeadamente: Henrique Leitão, «Os Primeiros Telescópios em Portugal», em: *Actas do 1º Congresso Luso-Brasileiro de História da Ciência e da Técnica*, (Évora: Universidade de Évora, 2001), pp. 107-118, e, sobretudo: Henrique Leitão, «Longemira: Os primeiros telescópios em Portugal», *Gazeta de Física*, 33 (2010) 17-21.

Importa compreender que na acção de Galileu houve muito mais do que apenas a apresentação de factos novos e as polémicas em torno deles. De facto Galileu fez muito mais e quase de uma assentada alterou praticamente todas as regras do jogo científico. Fez entrar em cena de um novo instrumento científico – o telescópio – até aí pouco mais do que um divertimento óptico, modificou profundamente as regras de validação de novos factos científicos, transformou os códigos habituais de transmissão científica, fez um recurso inovador das representações gráficas, questionou a tradicional separação entre filosofia natural e astronomia, ensaiou novos modos de aproximação aos mecenados científicos, etc.

Mas é necessário também ter presentes as enormes dificuldades que o cientista italiano teve de transpor. Uma delas, por exemplo, era relativa ao próprio instrumento com que levava a cabo essas descobertas. Os telescópios do início do século XVII são instrumentos muitíssimo rudimentares, com parâmetros ópticos muito deficientes -- poderes de ampliação e resoluções medíocres -- gerando imagens afectadas por vários tipos de aberrações e distorções ópticas. Que Galileu tenha sido capaz de fazer descobertas tão notáveis com instrumentos tão deficientes é um dos maiores testemunhos do seu génio científico e da sua determinação de carácter, mas seria ingénuo não perceber que essas dificuldades foram obstáculos muito significativos para a aceitação dos novos fenómenos siderais.

O objectivo deste breve texto consiste em recordar que, contrariamente à opinião popular e a uma certa historiografia muito em voga entre nós que propõe uma imagem sombria e deprimida do Portugal do século XVII, estes sensacionais acontecimentos científicos foram conhecidos no nosso país com uma actualidade e um interesse pouco comuns na nossa história científica, e que Portugal desempenhou um papel da maior importância na divulgação mundial das descobertas galileanas.

* * *

Mesmo antes de publicitar os seus descobrimentos no *Sidereus Nuncius*, Galileu já os discutia com os matemáticos e astrónomos da Companhia de Jesus, na altura liderados pelo alemão Cristovão Clávio (1538-1612), e que constituíam, no Colégio Romano, um dos centros mais respeitados de ciência da Europa. Estes, por sua vez, acompanhavam os progressos de Galileu, construindo também telescópios e fazendo as suas próprias observações [2]. Os jesuítas, aliás, viriam a desempenhar um papel central na aceitação das novas descobertas pois quando Galileu, nos meses seguintes à publicação do *Sidereus Nuncius*, necessitou que as suas novidades fossem confirmadas e validadas por terceiros, foi para eles e para Kepler que se virou. Kepler, como se sabe, respondeu de maneira efusiva, num texto que depois recebeu o título de *Dissertatio cum Nuncio Sidereo*, confirmando todas as observações de Galileu mesmo sem sequer ter um telescópio, e os matemáticos jesuítas também não poderiam ter agido de maneira mais favorável: foram os primeiros a homenagear publicamente Galileu, recebendo-o apoteoticamente numa sessão em sua honra no Colégio Romano, em Maio de 1611, e, em privado, responderam às questões do cardeal Bellarmino, o mais importante teólogo do Vaticano na altura, confirmando todas as observações galileanas. Tudo isto é bem sabido.

O que é menos conhecido é que, precisamente por estes anos, isto é, durante o período mais crítico do debate cosmológico, uma instituição em Portugal, a chamada «Aula da Esfera» do colégio jesuíta de Santo Antão em Lisboa (onde actualmente é o Hospital de S. José), tinha uma ligação muito estreita com os matemáticos do colégio Romano e que, devido a esta peculiar ligação institucional e à natureza supra-nacional da Companhia de Jesus, o nosso país viveu estes acontecimentos de uma maneira particularmente atempada.

Embora a historiografia mais antiga tenha, em geral, passado ao lado destes factos, os estudos das últimas décadas deixaram claro que essa «Aula da Esfera», que funcionou ininterruptamente de finais do século XVI até 1759, foi uma instituição a todos os títulos única na história científica portuguesa [3-7]. É hoje reconhecido que nenhuma descrição do desenvolvimento científico do nosso país pode omitir uma referência a este colégio pois aí se ensinaram e se praticaram, muitas vezes com carácter verdadeiramente pioneiro entre nós, temas científicos tão variados como a matemática, a astronomia de observação e a astronomia teórica, a náutica, a cosmografia, a teoria do calendário, a hidráulica, a óptica, a fortificação, a estática, etc. A «Aula da Esfera» foi a mais relevante escola de assuntos náuticos e a porta de entrada em Portugal de muitas novidades científicas desde o uso de logaritmos, ao emprego da projecção de Mercator, passando pela construção de instrumentos científicos, pelos primeiros textos conhecidos de mecânica teórica, etc. Foi ainda o primeiro local e durante muitas décadas o único, em que o estatuto científico da matemática foi proclamada em moldes que se poderiam chamar modernos [8-10]. E foi também o local por onde Galileu, o telescópio e o debate cosmológico se difundiu no nosso país.

As notícias acerca de Galileu, o telescópio, e as novas observações celestes chegaram seguramente a Lisboa muito cedo. É um bom indicador da celeridade dessa transmissão o facto de, em 1612, essas notícias já terem alcançado a Índia de onde, nesse ano, um missionário jesuíta ouvira falar delas e escrevia pedindo mais informações [11].

Um testemunho ainda mais surpreendente da rapidez da divulgação dessas notícias e do entusiasmo que causavam entre os membros da Companhia de Jesus é o facto de, em 1614, um missionário português em Pequim ter redigido já um resumo dessas novidades em chinês, que é o primeiro relato dos descobrimentos telescópios no Império do Meio. O resumo em questão é o chamado *Tianwenlüe* (*Sumário de questões sobre o Céu*), escrito pelo jesuíta português Manuel Dias júnior (1574-1659) e que veio a ser publicado em 1615 [12,13]. O *Tianwenlüe* provocaria grande interesse entre os literatos chineses, tendo tido várias edições ao longo dos séculos e sendo incluído em todas as grandes bibliotecas imperiais. O passo em que se resumem as descobertas telescópicas (ver Figura 1) apresenta uma imagem de Saturno como foi visto por Galileu (numa configuração tricorpórea) e o seguinte texto [12]:

Há pouco tempo, um famoso sábio ocidental, versado em astronomia, e que se dedicou a observar as coisas misteriosas do Sol, da Lua e das estrelas, ciente da fraqueza dos seus olhos, construiu um instrumento maravilhoso para vir em auxílio deles. Com este instrumento, um objecto da grandeza de um ce, posto a uma distância de 60 li, vê-se como se estivesse diante dos olhos. A Lua, observada com este instrumento, aparece mil vezes

maior. Vénus, com este instrumento, aparece grande como a Lua; a sua luz aumenta e diminui exactamente como a do disco da Lua. Saturno com este instrumento é, pela figura aqui anexa, de forma arredondada como um ovo de galinha, com duas pequenas estrelas aos seus lados, que não se pode saber se são exactamente aderentes ou não a ele. Júpiter, com este instrumento, vê-se sempre rodeado de quatro pequenas estrelas que giram em torno dele muito velozmente; umas do lado Este e outras do lado Oeste, ou [vice-versa], umas do lado Oeste e outras do lado Este, ou todas do lado Este, ou todas do lado Oeste; mas o seu movimento é muito diferente daquele [das estrelas] das 28 constelações. [...] No dia em que este instrumento chegar à China daremos mais pormenores do seu maravilhoso uso.



Fig. 1 – A primeira descrição das observações telescópicas de Galileu na China, por um missionário português. Página do *Tianwen lüe* (*Sumário de questões sobre o Céu*), pelo jesuíta Manuel Dias júnior (1574-1659), redigido em 1614 e publicado no ano seguinte. A figura representa o planeta Saturno, tal como Galileu o viu. A tradução deste texto é apresentada no corpo do artigo. O *Tianwenlüe* causou grande impacto junto dos literatos chineses: foi editado várias vezes e incluído nas principais bibliotecas imperiais.

A disseminação do novo instrumento e das novidades celestes a partir de Lisboa não se deu apenas para o Oriente. Foi também por esta via que os primeiros telescópios parecem ter chegado à América do Sul. Em Novembro de 1614, na batalha de Guanxanduba, o Major Diogo de Campos Moreno refere que o comandante Jerónimo de Albuquerque observava o inimigo com “hum oculo de longa vista” [14,15] A aparente banalidade com que o assunto é referido deixa supor que o telescópio não fosse já uma grande novidade entre os militares portugueses.

Mas o facto mais relevante na disseminação das novidades galileanas e nos debates por elas provocados foi a chegada a Lisboa, em 1614, para leccionar matemática na «Aula da Esfera», do jesuíta italiano Giovanni Paolo Lembo (ca. 1570-1618), um competente astrónomo que em Roma se celebrizara como hábil construtor de instrumentos científicos. Lembo encontrava-se no *Collegio Romano* nos anos cruciais das descobertas telescópicas de Galileu e no Verão de 1610 construiu o primeiro telescópio desse colégio e fez muitas observações. Em Abril de 1611 fora um dos signatários da carta ao cardeal Bellarmino confirmando as observações de Galileu e em Maio desse ano estivera presente na homenagem ao célebre pisano. Lembo ficaria conhecido sobretudo pela sua habilidade na construção de telescópios, sendo muitas vezes considerado o mais capaz construtor destes instrumentos, depois de Galileu. Ou seja, foi sem dúvida alguma um dos mais bem informados e mais competentes especialistas em observações astronómicas que chegou a Lisboa.

O curso que Giovanni Paolo Lembo leu em Santo Antão nos anos 1615-1617 é um documento da maior importância na história da ciência em Portugal. Ficou registado nas notas tomadas por um aluno não identificado, num manuscrito de cerca de 140 fólios, redigido em português, e que se encontra em bom estado de conservação (Lisboa, ANTT, Manuscritos de Livraria, 1770). Para além das matérias relacionadas com a cosmografia e as questões náuticas, que são uma constante nos cursos deste período, Lembo tratou um conjunto de outros assuntos, que incluem noções de trigonometria, uma introdução à geometria de Euclides, e técnicas de cômputo eclesiástico. Figuram de maneira proeminente neste curso muitos aspectos relacionados com máquinas hidráulicas e instrumentação vária, reflectindo os interesses do professor que, como já dissemos, se destacara como construtor de instrumentos no Colégio Romano.

A parte mais interessante deste curso, naturalmente, é a dedicada à astronomia. Logo no Prólogo, Lembo alude aos “longemira” modernos naquela que é muito possivelmente a primeira referência em português, em contexto científico, ao telescópio. Mais adiante, ao discutir o número de orbes, menciona o nome de Copérnico, “varão doctíssimo”, e prossegue analisando o movimento dos orbes celestes, cotejando as várias hipóteses cosmológicas. Descreve o heliocentrismo coperniciano e o possível movimento da Terra, mas logo de seguida conclui pela impossibilidade desse sistema. Como se tornará habitual entre os professores da «Aula da Esfera», a objecção ao heliocentrismo está centrada sobretudo em argumentos técnicos (físicos e astronómicos), embora se invoquem também problemas escriturísticos. Mas tendo concluído que a opinião de Copérnico não é sustentável, Giovanni Lembo passa a mostrar que, virtude das recentes observações, o

geocentrismo ptolomaico também não é aceitável. É neste contexto que relata as observações telescópicas feitas em Lisboa, as primeiras de que há registo documental terem sido feitas no nosso país.

A mais importante de todas as observações telescópicas, pelo menos no que se refere ao ordenamento dos orbes, é a de que Vénus exhibe fases. Todas as outras observações (mesmo a dos satélites de Júpiter) podem, apesar de tudo, ser incorporadas num esquema ptolomaico. A observação de fases em Vénus, contudo, ao mostrar que Vénus orbita em torno do Sol, obriga a uma radical transformação do esquema planetário tradicional. O curso de Lembo revela uma completa compreensão deste facto e a disposição de explorar as suas consequências, o que levará o professor italiano a propor um novo ordenamento dos orbes. Começa então por relatar a observação de fases no planeta Vénus que fizera em Roma, em 1610, e depois, num passo que é do maior interesse para a história da ciência em Portugal, revela que fizera o mesmo em Lisboa:

A mesma observação fiz os meses passados estando já aqui em Lixboa e a mostrei não somente a meus ouvintes; mas tambem a outras pessoas curiosas (muitas) qua a virão com pontas do mesmo modo que a luá, ao principio menores, depois maiores cada vez mais; falo com testemunhas de vista. (fl. 33v)

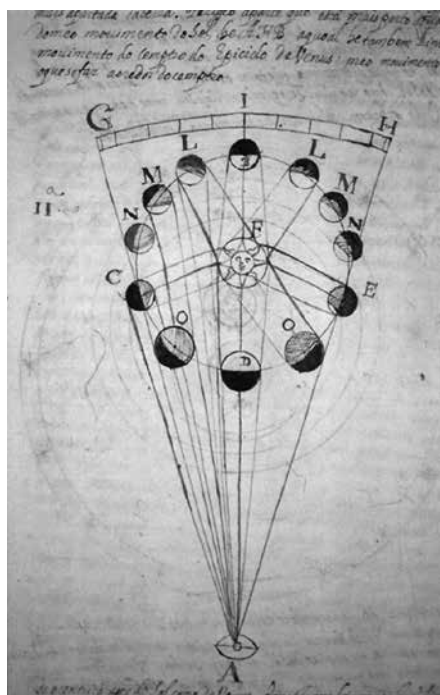


Fig. 2 – Explicação das fases de Vénus nas lições de G. P. Lembo na «Aula da Esfera» nos anos 1615-17. A explicação do significado da observação das fases de Vénus e a conseqüente insustentabilidade do sistema ptolomaico tornaram-se centrais em todas as lições de astronomia no colégio de Santo Antão. As aulas deste professor jesuíta são o primeiro testemunho documental de observações astronómicas com um telescópio em Portugal.

Esta é a primeira referência documental conhecida atestando a realização de observações com um telescópio em Portugal [11,16]. É interessante notar que Lembo dá a entender que a audiência que testemunhou essas observações era mais ampla do que os seus alunos da «Aula da Esfera», incluindo também muitas outras “pessoas curiosas”, revelando assim que o colégio de Santo Antão se tinha transformado no centro de irradiação das novidades científicas.

A explicação prossegue com uma cuidada descrição da origem de fases no planeta Vénus, comentando de seguida o professor jesuíta que o mesmo fenómeno se dá com Mercúrio, e que a dificuldade em o observar é simplesmente devida à pequenez do planeta e ao facto de estar sempre muito próximo do Sol. Uma vez mais, refere observações levadas a cabo em Lisboa. Descritos estes novos factos, Lembo discute a sua relevância cosmológica, concluindo que eles impossibilitam que se continue a aceitar o tradicional sistema de Ptolomeu; apresenta então o seu modelo de ordenamento planetário, que é uma variação do sistema de Tycho Brahe.

Na parte final do manuscrito encontram-se instruções para a construção de um telescópio. Trata-se de instruções muito práticas, relacionadas com a técnica necessária para o polimento das lentes. São muito importantes para toda a historiografia científica, não só a portuguesa, pois sabe-se muito pouco sobre o modo prático de polir lentes para telescópios, assunto acerca do qual nem Galileu nem os primeiros construtores deixaram qualquer descrição. Para além disso, testemunham um excepcional pioneirismo pedagógico do colégio lisboeta: tanto quanto conseguimos apurar, o Colégio de Santo Antão foi a primeira instituição de ensino da Europa (e portanto do Mundo) onde alunos foram iniciados no polimento de lentes para construção de telescópios.

No colégio de Santo Antão a explicação e análise das observações telescópicas de Galileu e suas implicações cosmológicas não foram um exclusivo das aulas de Giovanni Lembo, muito pelo contrário. Nas primeiras décadas do século XVII os novos dados fornecidos pelos telescópios e o debate em torno do ordenamento cosmológico ocuparam um lugar central nas lições da «Aula da Esfera», tendo todos os professores tratado estes assuntos em detalhe. O modelo cosmológico ptolomaico foi rejeitado, o modelo astronómico copernicano, embora não aceite, foi discutido e explicado. Tal como a grande maioria dos matemáticos da Europa – e certamente todos os matemáticos da Companhia de Jesus – também os professores da «Aula da Esfera» defenderam a adopção do sistema de Tycho Brahe (ou alguma variante) que, adequando-se à nova evidência observacional, não levantava os problemas de uma Terra em movimento.

No outono de 1620 iniciava as suas aulas de matemática em Santo Antão o alemão Johann Chrisostomus Gall (1586-1643), que havia estudado no colégio de Ingolstadt e acompanhara de perto o debate acerca do ordenamento cosmológico. Nas suas lições em Lisboa dedicou uma atenção especial aos assuntos cosmológicos e aos debates em torno do ordenamento celeste [16]. Gall apresenta uma discussão cuidada dos novos factos observados com o telescópio – que designa por “óculo astronómico” ou “óculo comprido” – e uma discussão pormenorizada dos vários sistemas celestes: o de Ptolomeu, o de Tycho Brahe e o de Copérnico. Gall dedicou também uma atenção muito

pormenorizada a vários assuntos de óptica geométrica, sem dúvida em consequência da importância do telescópio.

Nos anos seguintes destacar-se-ia sobretudo o italiano Cristoforo Borri (1583-1632), um professor da «Aula da Esfera» que viria a alcançar uma considerável projecção internacional. Borri foi dos mais importantes defensores da teoria do céu fluido, explicando também nas suas aulas em Lisboa que em face das novas observações cosmológicas o sistema cosmológico ptolomaico não era aceitável. Analisou a natureza das novas observações, comentou em detalhe o funcionamento e os princípios ópticos do telescópio, insistiu também na necessidade de reformular profundamente a filosofia natural de base aristotélica, defendendo em particular, que os céus teriam uma natureza fluida, não sendo compostos de orbes rígidas. Não achou que o sistema copernicano – cujos prós e contras discutiu – fosse aceitável e avançou com um ordenamento cosmológico semelhante ao de Tycho Brahe [16,17].

Em 1631 saía dos prelos, em Lisboa, a *Collecta astronomica*, de Cristóvão Borri obra em que a “nova astronomia” era apresentada em toda a sua amplitude. O livro tem a importância de ser a primeira obra publicada em Portugal em que se discutem de maneira desenvolvida o funcionamento do telescópio, as novas observações astronómicas e as suas implicações cosmológicas, e os vários sistemas astronómicos; é o primeiro livro impresso no nosso país em que se explica porque o modelo de Ptolomeu é insustentável e em que se defende que os céus têm uma natureza fluida e não rígida. Trata-se, portanto, de um documento do maior valor na história da ciência em Portugal, e mesmo da ciência europeia da época, pois o seu impacto sentiu-se muito para além das fronteiras nacionais.

Nas décadas seguintes a «Aula da Esfera» continuou a ser o centro irradiador das novidades científicas em Portugal. Depois de Borri, o inglês Ignace Stafford (1599-1642), que aí leccionou entre 1630 e 1636, continuou a analisar estes importantes assuntos astronómicos. Entre 1638 e 1641 foi professor na «Aula da Esfera» o inglês Simon Fallon (1604-1642) que, a avaliar pelas notas de aulas que chegaram até aos dias de hoje, usou boa parte das suas lições para discutir muitos aspectos da nova astronomia. Para além das lições na «Aula da Esfera», onde ensinavam muitos professores estrangeiros, Lisboa era por estes anos palco de um movimento de circulação de cientistas de características únicas na nossa história. Uma vez que a Companhia de Jesus enviou para o Extremo-Oriente, mais especificamente para a China, números muitos significativos de missionários com treino avançado em matemática e astronomia, todos esses homens estiveram durante meses ou anos em Portugal, à espera da melhor ocasião para partirem para o Oriente, muitos deles associando-se às actividades científicas do colégio de Santo Antão, fazendo observações, dando aulas privadas, intervindo em discussões, etc. Por exemplo, pelos anos de 1617-1618, passaram por Lisboa os jesuítas matemáticos Giacomo Rho (ca. 1592-1638), Johannes Schreck (1576-1630), Wenzel Pantaleon Kirwitzer (ca. 1589-1626), e Johann Adam Schall von Bell (1591-1666). Todos estes homens eram autoridades em assuntos científicos e destacar-se-iam pela sua acção científica no Extremo Oriente. Traziam consigo não apenas livros e instrumentos, mas sobretudo o domínio mais avançado de muitos assuntos científicos e o conhecimento das polémicas cosmo-

lógicas, que assim eram discutidas em Santo Antão por professores, alunos, e “muitas outras pessoas curiosas”.

A história da disseminação das primeiras notícias acerca de Galileu e da construção dos primeiros telescópios em Portugal, aqui traçada de maneira esquemática, revela uma vitalidade intelectual e um enquadramento institucional muito peculiar na história portuguesa. As condições institucionais então vigentes -- em particular a existência de uma vasta rede de ensino com características supra-nacionais -- permitiu um contacto e um intercâmbio do nosso país com outros centros científicos europeus. Não tem qualquer fundamento a ideia de que entre nós não se conhecessem as novidades telescópicas descobertas por Galileu ou os debates que elas originaram. Pelo contrário, como sucedeu no caso da China, foi devido a essa rede e devido a portugueses que pela primeira vez essas notícias extraordinárias alcançaram outros pontos do mundo. Mas todos estes episódios traduzem apenas uma pequena fracção daquilo que foi a actividade científica em Portugal no século XVII, uma actividade que, a despeito da abundante documentação que a testemunha, está ainda quase toda por conhecer.

Referências

1. Galileu Galilei, *Sidereus Nuncius. O Mensageiro das Estrelas*. Tradução, estudo e notas por Henrique Leitão (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010).
2. Eileen Reeves e Albert van Helden, “Verifying Galileo’s discoveries: telescope-making at the Collegio Romano”, *Acta Historica Astronomiae*, 33 (2007) 127-141.
3. Luís de Albuquerque, “A ‘Aula de Esfera’ do Colégio de Santo Antão no século XVII”, *Anais da Academia Portuguesa de História*, 2ª série, vol. 21 (1972) 337-391.
4. Ugo Baldini, “L’insegnamento della matematica nel Collegio di S. Antão a Lisbona, 1590-1640”, in: *A Companhia de Jesus e a Missionação no Oriente* (Lisboa: Brotéria e Fundação Oriente, 2000) 275-310.
5. Ugo Baldini, “The teaching of mathematics in the Jesuit colleges of Portugal from 1640 to Pombal”, in Luís Saraiva, Henrique Leitão (eds.), *The Practice of Mathematics in Portugal. Papers from the International Meeting organized by the Portuguese Mathematical Society, Óbidos, 16-18 November, 2000* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2004) 293-465.
6. Henrique Leitão, *A Ciência na “Aula da Esfera” no Colégio de Santo Antão, 1590-1759* (Lisboa: Comissariado Geral das Comemorações do V Centenário do Nascimento de S. Francisco Xavier, 2007).
7. *Sphaera Mundi: A Ciência na «Aula da Esfera». Manuscritos Científicos do Colégio de Santo Antão nas colecções da BNP*. Comissário científico: Henrique de Sousa Leitão; coordenação técnica: Lígia de Azevedo Martins (Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2008).
8. Luís Miguel Carolino, “João Delgado SJ e a «Quaestio de Certitudine Mathematicarum» em inícios do século XVII”, *Revista Brasileira de História da Matemática*, 6 (2006) 17-49.
9. Bernardo Machado Mota, *O Estatuto da Matemática em Portugal nos Séculos XVI e XVII* (Dissertação de Doutoramento, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2008).

10. Bernardo Mota, “O debate sobre o estatuto da Matemática em Santo Antão a partir de 1590”, in [7], 45-70.
11. Henrique Leitão, “Galileo’s Telescopic Observations in Portugal”, em: José Montesinos y Carlos Solís (eds.), *Largo Campo di Filosofare. Eurosymposium Galileo 2001* (La Orotava: Fundación Canaria Orotava de la Historia de la Ciencia, 2001) 903-913.
12. Henrique Leitão, “The contents and context of Manuel Dias’ *Tianwenlüe*”, in Luís Saraiva and Catherine Jami (eds.), *History of Mathematical Sciences: Portugal and the East, III. The Jesuits, the Padroado and East Asian Science (1552-1773)* (Singapore: World Scientific, 2008) 99-12.
13. Rui Magone, “The textual tradition of Manuel Dias’ *Tianwenlüe*”, in Luís Saraiva and Catherine Jami (eds.), *History of Mathematical Sciences: Portugal and the East, III. The Jesuits, the Padroado and East Asian Science (1552-1773)* (Singapore: World Scientific, 2008) 123-138.
14. Diogo de Campos Moreno, “Jornada do Maranhão por ordem de S. Magestade feito o anno de 1614”, in *Colecção de notícias para a história e geografia das nações ultramarinas que vivem nos domínios Portuguezes, ou lhes são vizinhas* (Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1814).
15. Engel Sluiter, “The first known telescopes carried to America, Asia and the Arctic, 1614-39”, *Journal for the History of Astronomy*, 28 (1997) 141-145.
16. Henrique Leitão, “O debate cosmológico na “Aula da Esfera” do Colégio de Santo Antão”, in [7], 27-44.
17. Luís Miguel Carolino, “The making of a Tyconic cosmology: Cristoforo Borri and the development of Tycho Brahe’s astronomical system in the early seventeenth-century”, *Journal for the History of Astronomy*, 39 (2008) 313-344.

A ASTRONOMIA E A NÁUTICA

Comunicação apresentada pelo académico José Malhão Pereira
no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva, Ericeira,
no âmbito da sessão conjunta com o Instituto de
Cultura Europeia e Atlântica, em 30 de Maio

Introdução

Em primeiro lugar, gostaria de manifestar a satisfação que tenho em voltar a ter oportunidade de falar nesta sala e nesta terra, tratando de um tema, a astronomia, que me acompanhou ao longo da vida, visto que a minha actividade de marinheiro não seria possível sem essa eficiente ferramenta.

É também uma grande honra para mim participar neste evento ao lado de duas figuras de peso do ambiente académico do nosso País, embora, de entre essas duas figuras, o peso penda mais para o lado de uma delas, como facilmente se poderá constatar.

Acontece também, que os Professores Carvalho Rodrigues e Henrique Leitão representam a Academia de Marinha e eu tive a honrosa incumbência de representar o ICEA, esta tão nobre Instituição que tanto tem contribuído para a difusão da cultura nesta terra e não só, visto que as suas iniciativas têm tido ao longo do tempo um âmbito geográfico cada vez mais alargado.

Nestas condições, sinto-me eu, um (e apenas um) obscuro planeta da nossa galáxia, ao lado de duas (duas) estrelas de primeira grandeza. Farei os possíveis, senhor Presidente do ICEA, por honrar a confiança em mim depositada e desde já lhe agradeço a honra que me proporcionou.

Gostava também de acentuar que até certo ponto, o meu gosto pelo mar e mais tarde pela Marinha, devo à Ericeira, para onde venho desde os três anos de idade com muita regularidade, passar as férias de Verão, tendo contudo frequentado nos últimos anos, as paragens do Sul do País.

E algo muito importante! À Ericeira e às suas gentes também devo o desenvolvimento de uma aptidão muito importante para a Marinha, porque foi aqui que aprendi a nadar.

Será talvez prudente, a partir de agora, passar directamente ao assunto.

Os astros como indicadores de direcção no mar e em terra

Permita-me o Professor Henrique Leitão que transcreva, da sua introdução contida no Catálogo correspondente à muito recente Exposição da BNP sobre antigos Livros de Astronomia o seguinte:

A contemplação da abóbada celeste e dos majestosos movimentos dos astros encheu sempre de espanto os povos de todas as eras. Olhar para os céus seguindo o curso das estrelas e planetas, ao longo das horas, de dias, ou mesmo de anos, foi uma actividade realizada desde a mais remota antiguidade. Contemplar o céu nocturno é - e sempre foi - uma das mais simples e imediatas observações que se podem fazer, acessível a qualquer pessoa, em todos os pontos da terra¹.

Acrescentaria a este conceito, este humilde planeta que sou eu, que não terá escapado aos navegadores, primeiro dos planos desertos e mais tarde aos que se aventuraram cada mais pelo mar em fora, perdendo a vista de terra, que a regularidade dos movimentos dos corpos celestes, de dia ou de noite, poderia ser o único meio que lhes permitiria repetir uma viagem para um local já visitado, ou seguir uma direcção para lugar desconhecido, que depois de invertida, lhes permitisse regressar ao ponto de partida.

Note-se que o viajante em terra habitada e acidentada navega por referências no terreno, e quando tem dúvidas pode perguntar a um indígena qual a direcção a seguir. Se não houvesse mar ou deserto, certamente a astronomia se desenvolveria mais lentamente, mas na realidade, o maior incentivo para o aprofundamento do conhecimento e previsão futura das posições dos corpos celestes terão sido primeiro os desertos da antiguidade e seguramente depois, a navegação de alto-mar.

Eva Taylor, essa grande geógrafa inglesa que tanto colaborou no estudo da náutica portuguesa e Europeia, no seu *The Haven Finding Art*, dá-nos excelentes indicações sobre a cumplicidade da astronomia com a navegação, afirmando por exemplo, que Ulisses terá sido o primeiro a indicar o uso de astros para governar o seu navio, quando na sua narração de uma viagem, afirma manter sempre a Ursa Maior pelo seu lado esquerdo (pelo seu través de bombordo, em linguagem náutica), navegando assim com rumo leste.

Também Ulisses utiliza as Pléiades e a Arcturus como indicadores de direcção, uma vez que, como se poderá ver nesta outra recriação da esfera celeste para a época deste protagonista da Odisseia de Homero, estes corpos celestes poderão dar ao nascer e pôr uma suficiente ideia, embora grosseira, das direcções Nordeste e Sudoeste e Leste e Oeste respectivamente.

Chama ainda a autora a atenção para o facto de que a Arcturus era, na época, uma estrela zenital no Mediterrâneo, dada a sua declinação de cerca de 34° 37' para o ano 1000, passando diariamente pela vertical de lugares no paralelo de 34° 37', que atravessava grande parte do mar Mediterrâneo. Uma passagem da estrela a norte ou sul do zénite, indicaria que se estava a Sul ou a Norte desse paralelo.

Já depois da morte de Eva Taylor (que se deu em 1966), os estudos de G. R. Tibbets sobre as navegações Árabes no Índico, e os de David Lewis sobre as navegações dos Polinésios, vieram uma vez mais demonstrar que a utilização da astronomia para a navegação foi concretizada por qualquer dos povos marítimos, quando para tal houve necessidade.

¹ Cf. Henrique Leitão, "Estrelas de Papel: livros de astronomia dos séculos XIV a XVIII", in *Estrelas de papel. Livros de Astronomia dos Séculos XIV a XVII*, catálogo da Exposição da BNP, Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal, 2009, p. 19.

Demonstra-se assim, que como em tudo na vida, a natureza humana se comporta em qualquer lugar do mesmo modo, quando as circunstâncias requerem a resolução de determinados problemas.

As soluções de Polinésios, Árabes, Indianos, Malaios, Persas e Chineses para as navegações nos seus mares, originaram curiosíssimos métodos, empregando de modo extraordinariamente engenhoso as estrelas para facultarem a direcção no mar. Também, estrelas a passar pelo zénite do observador, facultaram a informação de se estar a sul ou a norte do paralelo do destino.

Dado que as navegações destes povos se davam em baixas latitudes, a pequena variação do azimute do pôr ou nascer das estrelas nessa zona da terra veio permitir que inclusivamente se utilizasse uma rosa sideral para a direcção no mar, com 32 rumos. Esta foi a técnica usada, mesmo depois da introdução da agulha magnética iniciada pelos Chineses.

Também a estrela Polar, que na época das navegações transoceânicas mais intensas no Índico Norte, já estava bastante próxima do Pólo Norte, era usada tendo como referência a sua passagem meridiana inferior.

A observação da sua altura nesta posição e o conhecimento correspondente da altura nessa posição no local de destino, permitia navegar sobre o paralelo do mesmo.

Esta técnica, a de navegação ao longo do paralelo, que se difundiu por todos os mares com melhoramentos e variações, perdeu até à obtenção das duas coordenadas simultaneamente, com o auxílio de astros, o que só se conseguiu concretizar no século XIX.

Para a observação da altura da Polar foi então idealizado um simples instrumento, o Kamal, que permitiu navegar no Índico Norte ao sabor das monções durante muitos séculos, sem que para tal fosse necessária mais sofisticação.

David Lewis prova que a utilização da *estrela zenital* foi também um dos métodos usados pelos Polinésios para aterrar em ilhas previamente visitadas, onde se tinha observado que determinada estrela brilhante passava pelo zénite do observador colocado na referida ilha.

A aproximação à ilha fazia-se prudentemente bastante a leste ou oeste do destino, tentando atingir o paralelo da mesma, que corresponderia a observar a passagem da estrela zenital. Já sobre o paralelo, bastaria segui-lo utilizando todas as noites a estrela para verificar se a mesma estava no zénite do observador.

A estrela guia dos Reis Magos

Este facto e o estudo que tenho feito sobre estes assuntos, levam a atrever-me a dar uma sugestão de qual terá sido o corpo celeste que orientou os reis magos na sua viagem para visitarem o Menino Jesus. Vou possivelmente escandalizar os verdadeiros astrónomos, visto que muita tinta tem corrido sobre o assunto, mas acho muito interessante este tema, porque esta referência bíblica terá sido também uma das mais divulgadas informações sobre a utilização de astros para orientação, e neste caso em terra.

A minha interpretação é simplesmente a seguinte, baseando-se nos pressupostos indicados:

- Qualquer corpo celeste só pode dar uma noção de direcção durante o curto período correspondente ao seu nascimento ou ocaso. Essa noção é mais duradoura, isto é, será utilizável com rigor aceitável durante mais tempo, quanto mais perto do Equador estiver o observador.

- Essa direcção, ou seja o azimute do astro em causa, será praticamente igual para observadores situados à mesma latitude.

- Portanto, uma estrela ou qualquer astro não pode guiar pessoas ou veículos permanentemente, visto que a esfera celeste permanentemente se move, originando a variação dos azimutes dos astros.

- Nestas condições, a estrela guia dos reis Magos, sendo única, só daria uma vez por noite a direcção do destino, admitindo que essa era a direcção ou rumo previamente conhecida pelos Magos.

Admitindo que este raciocínio está correcto, um astro guia não deveria estar a ser utilizado como indicação de direcção, ou rumo, mas sim um astro dando outro tipo de orientação.

Nestas condições, e admitindo que os Magos vinham de leste, seguindo portanto digamos ao rumo oeste ou próximo disto, para a Palestina, que eram sábios, e portanto muito sabedores de astronomia, que viajavam em terreno plano e deserto mas também em terreno acidentado- que obrigava alterar o rumo com muita frequência e durante largos períodos- que a viagem terá sido feita por exemplo no ano 4 antes de Cristo (na realidade o período admitido pelos astrónomos para o real nascimento de Cristo é de 7 a.C. ao ano 1 depois de Cristo do nosso calendário), a técnica usada teria sido a utilização como guia de uma estrela que previamente se sabia que passava sobre Belém. A sua navegação seria assim feita com a mesma técnica utilizada pelo Polinésios no mar.

A estrela que reúne as condições para ser utilizada nesta época é a estrela Arcturus, uma das estrelas mais brilhantes do céu e que na época tinha uma declinação de $31^{\circ} 30'$, praticamente equivalente à latitude de Belém que é de $31^{\circ} 40'$.

O Mediterrâneo e o Atlântico pré-Henriquino

E depois desta eventual blasfémia, que poderá ou não ser acrescentada a muitas das soluções para este problema que Nuno Crato resumiu há cerca de 10 anos em artigo publicado no Jornal Expresso, vejamos uma resumida descrição da utilização dos astros nas navegações mediterrânicas e atlânticas, pré-Henriquinas.

A navegação no Mediterrâneo, mar fechado e com distâncias curtas a percorrer sem terra à vista, embora utilizasse astros esporadicamente, foi essencialmente uma navegação de rumo e distância. A introdução da agulha magnética, que terá acontecido durante o século XII, originou mais tarde a cartografia náutica em moldes modernos, sendo contudo as terras representadas por direcções magnéticas e distâncias apreciadas a olho.

Contudo os marinheiros do Norte, os Vikings, ao explorarem nos séculos 9 a 11 da nossa era as terras do actual Canadá, terão utilizado essencialmente o Sol no seu movimento diurno, que permitia dar uma ideia de Nascente, Poente e Sul.

Esta última direcção era facilmente apreciada pela passagem meridiana deste astro, devido à forma do seu arco diurno, correspondente às elevadas latitudes onde se navegava.

Outro sistema consistia em previamente desenhar o percurso do Sol numa determinada época do ano e em latitudes próximas das navegadas, utilizando um gnómon e um disco. Esse desenho permitiria determinar com bastante rigor a direcção do meridiano do lugar, por um processo que poderei explicar depois desta sessão, utilizando uma réplica que construí para o efeito.

Note-se que essa réplica foi calculada para o dia de hoje na latitude deste lugar.

A expansão Europeia

Todos estes navegadores, os dos mares do Oriente, designadamente os do Índico Norte, os do Pacífico Oeste, os do Mediterrâneo, os das zonas costeiras do Atlântico Norte ou das águas geladas deste mesmo oceano, ligando a Europa à actual América do Norte, utilizaram astros sim, mas limitaram-se a navegar nessas áreas restritas, repetindo as mesmas viagens com técnicas adequadas ao ambiente que frequentavam.

Aconteceu então, que a partir de meados do século XV, um povo do extremo oeste da Europa, encabeçou um movimento de expansão marítima que revolucionou por completo a navegação e os seus métodos, usando intensamente a astronomia.

Esse povo, partindo do extremo oeste da Península Ibérica, estendeu as suas navegações ao longo da costa de África a partir de cerca de 1433, tendo entretanto já ocupadas as ilhas do Atlântico Norte.

Depois de no tempo do Infante D. Henrique se ter atingido as ilhas de cabo Verde, o Equador terá sido ultrapassado na década de 70 e finalmente as viagens de Diogo Cão e de Bartolomeu Dias, abriram as portas para a tão almejada Índia.

O meio físico em que se desenrolava esta navegação, condicionou os métodos e técnicas a usar, obrigando a maior sofisticação no emprego do único meio que permitiria o regresso em segurança dos portos do sul, e esse meio era o uso intenso de técnicas baseadas na astronomia de posição.

Foi inicialmente usada a observação da estrela Polar, passando a calcular-se a latitude com o auxílio de regras práticas criadas intencionalmente em terra para os rudes pilotos da época. O instrumento necessário, adaptou-se do já conhecido quadrante, que passou a ser usado a bordo para medir a altura da estrela.

A entrada no Atlântico Sul e a perda da estrela Polar como meio de obter a latitude, tornou necessário determinar a altura do Sol na passagem meridiana, adaptando-se para o efeito o astrolábio planisférico greco-árabe para uso a bordo.

Foram também calculadas tabelas de declinação do Sol, tendo para todas estas acções de carácter científico sido utilizados os conhecimentos de astronomia existentes na Península Ibérica.

O agora astrolábio náutico, revelou-se de suficiente rigor para o fim em vista, e toda estas aparentemente simples ferramentas, aliadas à agulha magnética, às rudimentares medições do tempo e aos registos graduais de novas informações recolhidas pelos pilotos, permitiram finalmente executar a viagem de Vasco da Gama, que inaugurou uma nova era na história da humanidade.

Seguiram-se ininterruptas expedições que até à época nunca tinham sido realizadas. Uma enorme corrente humana percorre enormes distâncias, nos oceanos Atlântico, Índico e Pacífico Oeste, e o mundo nunca mais será o mesmo.

Ainda com estes simples recursos, onde imperava a astronomia, foi executado o incrível feito de abraçar o mundo numa viagem marítima iniciada em 1519 por Fernão de Magalhães e terminada por Sebastião Del Cano em 1522.

A melhoria e diversificação dos instrumentos de observação foi sendo lentamente executada, adaptando-se também a balestilha para uso no mar.

Veja-se a incrível evolução da cartografia náutica, executada pelos técnicos portugueses da época, observando a rapidez com que a informação colhida nas viagens era tão diligentemente registada e publicada.

Note-se que a primeira carta mostrada, a de Henrique Martellus, é de 1489, e contém as informações correspondentes à viagem de Bartolomeu Dias, como se poderá ver no detalhe apresentado. Veja-se que Bartolomeu Dias chegou a Lisboa nesse mesmo ano!

Observem-se o rigor da forma dos continentes e ilhas a melhorar num tão curto espaço de tempo. Veja-se ainda que tudo isto só foi possível com o auxílio da obtenção da latitude dos lugares visitados (além do rumo e distância, é claro), que apresenta um rigor bastante aceitável, apesar dos rudimentares instrumentos e efemérides. E ainda das informações colhidas sobre as áreas não exploradas directamente pelos nautas lusos.

A procura de instrumentos mais rigorosos de observação é bastante acentuada neste período, correspondente às primeiras décadas de 500, sendo sugeridos por Pedro Nunes de entre outros, o anel náutico, uma simplificação do princípio do astrolábio e de aumento do rigor da observação.

Para conhecer a diferença entre a direcção dada pela agulha magnética e a direcção verdadeira, ou seja a variação da agulha, foi novamente usada a astronomia, tendo Pedro Nunes sugerido a medição do azimute do Sol em alturas iguais, com um instrumento por ele inventado, o instrumento de sombras.

Este método foi em fins do século XVI substituído por um método também sugerido por um matemático lusitano, João Baptista Lavanha. Para isso, novamente foi a astronomia a solução.

O problema resolveu-se pelo cálculo de uma tábuca de amplitudes do Sol, que dava a amplitude verdadeira do Sol no ocaso ou nascimento. Comparando a amplitude magnética dada por uma agulha de marcar e a verdadeiro dada pela tabela obtinha-se imediatamente a variação.

Este sistema que manteve-se até aos nossos dias.

Para observar o Sol no nascimento e ocaso, mais uma vez os portugueses desenvolveram uma agulha de marcar, que foi muito popular já no século XVIII entre todos os nautas Europeus.

Outros instrumentos foram sendo sugeridos, quase todos por técnicos portugueses, como a armilha náutica ou o quadrante pendurado.

Contudo, a partir de fins do século XVI, os técnicos Europeus começaram a entrar em força na expansão marítima iniciada primeiro por Portugueses e Espanhóis, e o seu contributo para o desenvolvimento da astronomia, dos instrumentos e processos de cálculo, sofreu desenvolvimento dramático.

Procurava-se há séculos resolver o problema da longitude. Novamente a astronomia seria a solução, sendo muito cedo sugeridos vários métodos, quase todos baseando-se na medição do tempo.

O princípio básico correspondia à comparação entre a hora do lugar com a hora de um meridiano de referência.

A hora do lugar seria obtida por cálculo, mediante a observação de uma altura do Sol.

A hora de um meridiano de referência seria obtida pela conservação dessa hora a bordo através de um relógio muito rigoroso ou pela comparação com um fenómeno astronómico que se desse simultaneamente em todos os lugares da terra.

Um dos fenómenos primeiramente sugeridos, foi o eclipse de Lua.

Outro foi a medição da distância angular entre a Lua e o Sol, e a sua comparação com distâncias tabeladas.

Mas imagine-se o rigor dos instrumentos da época e das efemérides astronómicas, e os arcaicos processos de cálculo, onde já se usava a trigonometria é certo, mas obrigando os calculadores a esforços inauditos para efectuar as multiplicações de números com muitas casas decimais.

Note-se ainda que atendendo a que uma hora de tempo corresponde a 15° de arco, um erro de apenas um minuto no tempo, originaria um erro de 15 minutos na longitude, que no Equador são 15 milhas.

Este problema só teve de facto solução, quando se inventaram os logaritmos, a partir da segunda década de 1600 e quando na mesma década se descobriram aqueles diminutos pontos girando à volta de Júpiter com regularidade incrível.

Os seus movimentos começaram a ser tabelados e referidos a um meridiano de referência.

Foi a regularidade dos movimentos dos satélites de Júpiter que permitiram pela primeira vez obter com rigor aceitável a hora do meridiano de referência, e quis o destino, ou o enorme incentivo provocado ao desenvolvimento da astronomia pela navegação marítima, que Galileu e Nepper tenham vivido na mesma época.

Contudo isto só foi possível executar em terra.

O invento de um instrumento de dupla reflexão em 1731, com rigor equivalente ao sextante actual e o cálculo rigoroso de efemérides da Lua, já mais facilitado pelo uso dos logaritmos, veio permitir a concretização do método das distâncias lunares, que perdurou até ao início do século XX, mesmo depois da invenção do cronómetro marítimo.

De facto, a fiabilidade desta peça de relojoaria mecânica só foi aceitável a partir da altura em que se conseguiu transmitir para os navios no mar, os sinais horários via rádio, o que só aconteceu cerca de 1903.

Outra revolução se deu em 1834, quando Thomas Sumner deu o pontapé de saída para a obtenção das coordenadas simultaneamente.

A ideia baseia-se no princípio de que os lugares da terra de onde se observa um astro com determinada altura sobre o horizonte, estão contidos numa circunferência desenhada na esfera terrestre, tendo como centro a posição geográfica do astro e raio a sua distância zenital.

Se simultaneamente se observar outro astro, poder-se-ão cruzar estas circunferências, obtendo-se dois pontos, sendo fácil de resolver esta indeterminação, dada a distância que os separa.

Mais tarde o problema resolveu-se por cruzamento de rectas de altura, que substituíam os círculos de altura na carta de Mercator.

Note-se que esta ideia (a do ponto por cruzamento de circunferências de altura), já tinha sido sugerida por Pedro Nunes em 1566, no seu livro impresso nesta data em Basileia, que irá ser finalmente publicado em 2009, sob a batuta de uma das estrelas aqui presentes (a mais leve), o Professor Henrique Leitão.

Está claro que isto é chinês para a maioria das pessoas aqui presentes, assim como muitas das coisas que anteriormente lhes disse. Mas fiz um esforço grande para apresentar muitas imagens, que talvez aliviem um pouco o vosso pânico!

Estou contudo convencido, que Vossa Excs compreenderam que aos portugueses se deve o desenvolvimento de novos métodos e instrumentos de navegação, que permitiram, ao contrário do que até ao século XV acontecia, navegar por todos os mares do mundo.

Também devem ter compreendido que às outras potências marítimas europeias coube, a partir de fins do século XVI, o desenvolvimento da matemática e da astronomia, que muito contribuiu mais tarde para a solução do problema da longitude.

Convirá ainda acentuar, que esses desenvolvimentos levados a cabo na Europa, não foram ignorados em Portugal, sendo antes disso apresentados e estudados nas nossas escolas, especialmente no Colégio de Santo. À rede jesuítica devemos a informação oportuna de todas as novidades, e o mundo a nós deve a difusão dessas mesmas novidades pelas áreas do globo onde chegavam os nossos navios, nomeadamente a China e O Japão.

E foram as últimas técnicas acima referidas que eu vi e segui na Marinha, quando lá cheguei em 1959.

Lá encontrei o Comandante Cyrne de Castro, que nos iniciou nestas lides, coadjuvando os saudosos Comandantes na altura, Silva Gameiro e Pinheiro de Azevedo.

E podem vossas excelências acreditar, que das funções que mais prazer me deram enquanto estive no serviço activo, foram os inesquecíveis períodos em que fui responsável pela navegação a bordo dos navios.

Tive oportunidade de compreender quão difícil teria sido a vida dos pilotos a bordo dos frágeis navios de madeira, sem rádio, sem frigorífico, sem DVD's, utilizando instrumentos rudimentares e métodos ainda muito imperfeitos.

E imaginei o sofrimento dos mesmos, sentindo nos seus frágeis ombros a responsabilidade da segurança de tantas vidas e bens.

E também ficava atónito, depois de começar a estudar a história dos nossos antepassados, com a rapidez com que os contornos dos continentes e ilhas se foram tão rapidamente desenhando, e com tanto rigor, espantando quem actualmente os compara com a realidade confirmado pelo GPS e afins.

Embora considere que não devemos retroceder para o astrolábio e o quadrante, penso que vida a bordo dos nossos navios perdeu muito do seu encanto.

E aponto este dedo acusador ao professor Carvalho Rodrigues, o principal responsável pela existência no espaço, desses horríveis satélites, uns autênticos desmancha-prazeres.

Contudo sinto que há alguma precipitação, para não dizer imprudência, quando vejo por exemplo a marinha de guerra americana abolir completamente o estudo da navegação astronómica dos seus programas de Annapolis.

E parece-me que muitas marinhas lhe seguem os passos.

Mas o que acontecerá em tempo de conflito, quando a guerra electrónica desregular a informação via satélite?

Não me alongarei mais sobre os inconvenientes de se pôr de lado a astronomia.

Direi apenas que também devido ao desenvolvimento do cálculo e aos computadores, a determinação de um ponto que poderia demorar uma hora pelos métodos do século XX, poderá agora ser executada em 4 ou 5 minutos.

É por isso, que sinto muita tristeza de ver, que a astronomia está, nas Marinhas de Guerra, Mercante, de Pesca e de Recreio, a fugir-nos das mãos.

Por isso, seremos, os marinheiros Mercantes, de Pesca, de Guerra e de Recreio aqui presentes, e com mais de 50 anos, dos últimos representantes da Marinha antiga.

Apêndice

Excerto da *Bíblia Sagrada*, onde se descreve o episódio dos Reis Magos

Mateus – Cap. 2; vers. 01 a 12 e 16:

E tendo nascido Jesus em Belém da Judeia no tempo do rei Herodes, eis que uns magos vieram do oriente a Jerusalém, dizendo: Onde está aquele que é nascido rei dos judeus? Porque vimos a sua estrela no oriente, e viemos adorá-lo.

E o rei Herodes, ouvindo isto, perturbou-se, e toda Jerusalém com ele.

E, congregados todos os príncipes dos sacerdotes, e os escribas do povo, perguntou-lhes onde havia de nascer o Cristo. E eles lhe disseram: Em Belém da Judéia; porque assim está escrito pelo profeta: E tu Belém, terra de Judá, de modo nenhum és a menor entre as capitais de Judá; porque de ti sairá o Guia que há de apascentar o meu povo de Israel.

Então Herodes, chamando secretamente os magos, inquiriu exactamente deles acerca do tempo em que a estrela lhes aparecera. E, enviando-os a Belém, disse: Ide, e perguntai diligentemente pelo menino, e, quando o achardes, participai mo, para que também eu vá e o adore.

E tendo eles ouvido o rei, partiram; e eis que a estrela, que tinham visto no oriente, ia adiante deles, até que, chegando, se deteve sobre o lugar onde estava o menino. E, vendo eles a estrela, alegraram-se muito com grande alegria.

E, entrando na casa, acharam o menino com Maria sua mãe, e prostrando-se, o adoraram; e, abrindo os seus tesouros, lhe ofereceram dádivas: ouro, incenso e mirra.

E, sendo por divina revelação avisados em sonhos para que não voltassem para junto de Herodes, partiram para a sua terra por outro caminho.

Então Herodes, vendo que tinha sido iludido pelos magos, irritou-se muito, e mandou matar todos os meninos que havia em Belém, e em todos os seus contornos, de dois anos para baixo, segundo o tempo que diligentemente inquirira.

A «OUTRA BANDA» E A EXPANSÃO PORTUGUESA: O CONTRIBUTO DOS FORNOS DO BISCOITO DE VALE DE ZEBRO

Comunicação apresentada pelo
Doutor António Gonçalves Ventura, em 2 de Junho

A construção do complexo dos fornos de biscoito de Vale de Zebro, provavelmente o maior empreendimento desta natureza no país, deve ser compreendido no âmbito das necessidades impostas pela emergência do complexo histórico-geográfico quatrocentista¹, fundamentalmente assente na empresa marítima, cujas áreas de influência progrediam a um ritmo mais ou menos acelerado, consoante os rumos imprimidos pelas forças intervenientes.

Na verdade, se a falta de cereais se mostrou ser um problema endémico do reino desde os primórdios da sua existência² e que com mais ou menos dificuldades se ia solucionando com o recurso ao “trigo do mar”³, a moagem e a panificação transformavam-se numa preocupação permanente dos responsáveis pelos destinos do país. Depois de cerca de um século de estagnação, a população do reino apresentava, finalmente, sinais de recuperação⁴. Lisboa, a cidade mais populosa do reino, contrastava já nos inícios do século XVI com as demais cidades portuguesas⁵, e a população das localidades periféricas, nomeadamente de algumas da margem Sul, crescia de uma forma invulgar, tornando-se necessário alimentá-las.

¹ Vitorino Magalhães Godinho, *Ensaios sobre História de Portugal*, vol. II, Lisboa, Sá da Costa Editora, 1968, pp. 18-22. Utilizamos a expressão “complexo histórico-geográfico” quatrocentista de Vitorino Magalhães Godinho, por nos parecer o termo mais adequado para assinalar a estrutura económica, social e política, de Portugal de quatrocentos, fundamentalmente assente no espaço geográfico que compreende Portugal, as ilhas do Atlântico e a costa ocidental africana. Já economicamente mercantilizado, o Estado português expandia a sua influência à exploração do ouro sudanês, ao apresamento e resgate de escravos, à exploração da cana sacarina e, à tentativa de controlo dos mercados de cereais.

² Conclusão a que chegaram vários historiadores, nomeadamente Vitorino Magalhães Godinho, in *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. II, Lisboa, Editora Arcádia, 1965, p. 264 e segs.

³ Termo utilizado para designar o trigo importado.

⁴ Depois de uma descida acentuada da curva demográfica por volta de meados do século XIV, em consequência dos malefícios do primeiro surto de peste negra, só cerca de 1460 se manifesta uma recuperação definitiva e rápida, pensando-se que os primeiros anos do século XVI tenham conseguido repor os valores populacionais de cerca de duzentos anos atrás, conforme se pode constatar no artigo de A. H de Oliveira Marques, “Demografia”, in *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, 1990, pp. 281-282.

⁵ Teresa Ferreira Rodrigues, “Demografia”, in *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. III, Lisboa, Círculo dos Leitores, 1993, p. 197 e segs. Com base no numeramento de 1527, a autora admite que Lisboa contaria por essa altura entre 50 000 e 60 000 habitantes, enquanto que a população do Porto, não ultrapassaria as 15 000 almas.

As actividades marítimas desdobravam-se entre as descobertas umas vezes, as conquistas tantas outras, mas ambas com um denominador comum: a necessidade de pão para alimentar não só as tripulações das armadas, mas também as tropas que guarneciam as praças, fortalezas e feitorias onde os portugueses se estabeleciam.

A captura de determinadas espécies de pescado obrigava progressivamente os pescadores a ultrapassarem a pesca costeira e a penetrarem em águas profundas. Com embarcações de maior calado e de uma maior tripulação, o precioso alimento tornava-se cada vez mais necessário.

O comércio externo por via marítima, especialmente com o Noroeste europeu, aumentava de intensidade, arrastando consigo o aumento da necessidade de pão. Os sistemas de moagem e panificação tradicionais já não satisfaziam as novas exigências e a produção do biscoito em larga escala tornara-se numa das prioridades dominantes e não apenas no que respeita às imediações da capital.

Em 1435, procede-se à confirmação do emprazamento celebrado em 1408, em três vidas, a Rui Gonçalves, de um forno de biscoito na vila de Tavira, “pela pensão anual de sete dobras mouriscas de bom ouro e justo peso”⁶.

Em 1450, é concedida uma carta de mercê a Pêro Vaz, escudeiro do Infante D. Fernando e escrivão dos fornos do biscoito na cidade de Lisboa, em lugar de Gonçalo Vaz, seu pai, que renunciou ao ofício⁷.

Em 1472 são concedidos os privilégios dos moedeiros de Lisboa aos fabricantes dos fornos do biscoito da mesma cidade, em número de dezanove, incluindo o porteiro e medidor, decisão bem demonstrativa, diga-se, da importância deste produto, pelas exigências impostas tanto na quantidade como na qualidade de fabrico:

“Dom affonso etc. A quamtos esta carta virem fazemos saber que comsijrando nos a neçessidade que teemos davermos mester bizcoyto pera as armadas que mandamos fazer comthinuadamente comtra os jmfiees pera o quall sam neçessarios homeens deestros que o saybam muy bem fazer e temperar de amassar e cozer e biscoytar e se pera ello nom tuessemos homeens praticos nom o poderiam tambem fazer como compre a nosso seruiço. E porem hordenamos pera sse melhor averem os ditos homeens praticos. darmos priuillégio na casa dos ditos nossos fornos de biscoyto pera dez e noue homeens que achamos que razoavelmente pera ello sam neçessarios. comtamdo nelles huum medidor e porteyro que ambos os dous offiços pode servir”⁸.

O fabrico do biscoito tornava-se assim uma preocupação permanente que exigia solução imediata. Assim se compreende a construção do complexo dos fornos de biscoito da Porta da Cruz, nas Tercenas, empreendimento já de dimensões consideráveis, a julgar pela onerosidade das suas obras, conforme se pode constatar a partir da Carta de Quita-

⁶ J. M. da Silva Marques, *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, p. 19.

⁷ *Ibidem*, p. 482.

⁸ *Ibidem*, vol III, p. 122. Temos registos que demonstram que ainda em finais do séc. XVII os funcionários dos fornos estavam dispensados de servir outros cargos. Assim aconteceu com João de Resende da Costa em 27 de Janeiro de 1686, o qual não podiam obrigar a servir cargos por ser escrivão dos Fornos de Vale de Zebro. **AMM**, *Livro de Actas da Câmara de Alhos Vedros -1683-1692*, fls. 75-75v.

ção a João de Alter, Almojarife do Paço da Madeira e do Paço Real de Lisboa, de tudo o que despendeu de 1479 a 1496:

“(…) E bem asy dos dñheiros que ho anno de lxxxvij Recebeo pera o fazimento dos fornos do biscoito da porta da cruz e da casa da Rollaçom E mostrou se per as ditas Recadaçoees Reçeeber o dito Joham dalter sete comtos Noveçentos e corenta dous mill e oitoçentos e oitemta reaes e meio per esta guisa a saber (...) E os Clx (160.000 reais) Recebeo o anno de lxxxvij pera fazimemto dos fornos do biscoito da porta da cruz e da Casa da Relaçam (...)”⁹.

A construção dos fornos de biscoito de Vale de Zebro, provavelmente por volta dos finais do século XV¹⁰, apresentava-se assim como uma tarefa prioritária. A empresa marítima tinha atingido proporções tais que só a produção de biscoito em larga escala poderia responder às necessidades crescentes e a construção de um complexo de dimensões tão arrojadas implicava um estudo cauteloso quanto à sua localização, pois nem todos os locais reuniam as condições necessárias para o efeito e Vale de Zebro apresentava-se como uma hipótese a não ignorar. Relativamente próximo da cidade de Lisboa, local privilegiado de escoamento do produto final, ele era também um local de acesso fácil para os cereais quer fossem importados, quer se tratasse de semente nacional. Dada a precariedade dos transportes, a proximidade da fonte calórica terá sido decisiva na escolha deste

⁹ *Ibidem*, pp. 486-487.

¹⁰ Desconhece-se a data da construção dos fornos e moinho de Vale de Zebro. No entanto, temos indicadores que indiciam que poderão ser contemporâneos dos seus congéneres das Portas da Cruz em Lisboa, contrariando a ideia mais ou menos aceite, mas ainda não suficientemente confirmada por fontes, de que teriam sido construídos durante o reinado de D. Afonso V. O facto do rei ter comprado um pinhal na Quinta da Ramagem em 5 de Novembro de 1488 a Catarina Luís, viúva de João Vicente, morador na vila de Coína, fornece-nos dados que nos levam a pensar que, por esta altura, ainda os fornos não estariam construídos. Mais ainda: permite-nos pensar que esta compra fazia parte da estratégia real no sentido da aquisição de matas e pinhais nas imediações do local onde decidira instalar o complexo dos fornos de Vale de Zebro. Vejamos as confrontações da referida Quinta: “E partia de huua parte com quimtaa de vall de zeuor e da outra parte com o mar salgado. E da outra parte com o termo da villa de couna (...). E que ora el Rey nosso senhor lhe queria comprar o dito pinhal por lhe seer muito necessário para os seus moinhos que hi tem. E que sua alteza se concertara com ella caterina luís de lhe aver de comprar o dito pinhal por preço de trimta mill reais bramcos (...)”.

Uma análise cuidada desta passagem, leva-nos a pensar que os fornos ainda não existiam na altura do contrato, mas sim que já estava decidida a sua construção e o local de edificação. Vejamos: primeiro, porque a confrontação refere-se à Quinta de Vale de Zebro e não aos fornos do rei; segundo, porque alega que o pinhal é necessário para os seus moinhos que aí tem, não fazendo, mais uma vez, referência aos fornos; terceiro, porque a compra do referido pinhal pode enquadrar-se numa estratégia de prévia aquisição de lenha e madeira nas proximidades de forma a garantir a sua laboração contínua; quarto, porque o facto da referência à existência a tanto material de construção na Carta de Quitação do rei a Pêro Lopes pode significar que tenha sido utilizado precisamente na sua construção, e não no seu alargamento. Até porque este foi um período fulcral nas viagens dos descobrimentos e da expansão portuguesa, cujas exigências em termos de víveres para as tripulações tinham de ser repensadas. Assim sendo, parece-nos mais sensato deixar a questão em aberto para ulteriores investigações, do que aceitarmos como certa a opinião tradicionalmente aceite. Cf. Baeta Neves, dir., *História Florestal, Aquícola e Cinegética*, Ministério da Agricultura e Pescas, Direcção Geral do Ordenamento e gestão Florestal, vol. III, pp. 118-120.

De qualquer forma, na viragem do século XV para o século XVI, a sua produção atingia níveis elevados, conforme o demonstra a Carta de Quitação d’El-Rei D. Manuel a Pêro Lopez, Almojarife dos fornos de Vale de Zebro, referente aos anos de 1489 a 1496. Cf. Anselmo Braamcamp Freire, “Cartas de Quitação d’el Rei D. Manuel”, in *Archivo Historico Portuguez*, vol. V, pp. 156-157.

local. Para alimentar 27 fornos a cozer biscoito ininterruptamente, era necessária muita lenha, e as matas da “outra banda”, mais especificamente as matas das proximidades dos fornos e o pinhal d’El-Rei, constituíam uma excelente reserva que garantia a laboração permanente deste complexo industrial de panificação.

Por outro lado, era nas margens do rio Coina, pleno de esteiros naturais, que se erguiam moinhos de maré desde séculos anteriores, os quais, pela elevada capacidade moageira, garantiam quantidades suficientes de farinha para a laboração contínua dos respectivos fornos. Junto às instalações dos fornos, foi mesmo edificado um moinho, também propriedade real, facto só possível pela existência de um esteiro a poente, a apenas algumas dezenas de metros de distância do referido complexo de biscoito. Todavia, tudo indica que o aumento acelerado da produção de biscoito neste complexo, fizesse com que a farinha produzida no respectivo moinho fosse insuficiente, e o recurso ao produto farinado noutros moinhos existentes na proximidade tornou-se uma alternativa frequente, os quais tinham de dar prioridade às necessidades dos fornos de Vale de Zebro, sempre que para tal fossem solicitados¹¹. Aliás, o Almojarife era uma autoridade local, como o atesta um termo de vereação da Câmara de Alhos Vedros datado de 25 de Maio de 1686, sobre a repartição da carne em Palhais:

“E logo na dita camara foi aberta huma carta do Almojarife dos fornos del Rei, em que pedia a esta Camara aseitase para Repartir a Carne do talho de palhais a Bernardo de souza, morador no dito lugar, e lhe desem Juramen to dos Santos evangelhos pera que bem e na verdade fizesse a dita Repartiçam pera se evitarem bulhas e Ruinas que pode acontecer do dito talho; e logo hi pareceu o dito Bernardo de souza, o qual o dito Juiz lhe deu logo o Juramento dos santos evangelhos emhum livro delles sob cargo do quoaal lhe mandou encarregar que elle fizesse bem e naverdade a Reparticam da carne do dito talho do lugar de palhais, dando a cada hum o seu pezo, mas nam uzaria desta Reparticam senam em falta de almotase, porque este estando presente a nam podera fazer o dito Bernardo de souza. E pello Juramento que Recebeo, prometeo de tudo assim cumprir, de que fis este termo em que asinou, e eu Jgnacio Lameira o escrevi”¹².

Tal como acontece com os fornos, também a data da construção do moinho d’El-Rei permanece desconhecida. Parece, no entanto, ser contemporânea dos fornos, já que são várias as referências aos moinhos de Vale de Zebro ainda durante o século XV.

¹¹ “Regimento dos Fornos de Vale de Zebro”, in *Systema ou Colecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 1785, p. 346.

¹² *AMM, Livro de Actas da Câmara de Alhos Vedros -1683-1692*, fls.100v, 101. Os almojarifes eram pessoas poderosas e de completa confiança do rei. Nos anos 70 do século XVII, era Almojarife nos Fornos de Vale de Zebro e neles morador, Sebastião Homem de Meneses, cavaleiro do hábito de Cristo, o qual comprou umas casas no lugar da Moita, temo de Alhos Vedros, por 270.000 réis, as quais andavam arrendadas ao seu sogro António Ferreira. *ADS, Notarial de Alhos Vedros*, cx. 4380, liv. 26, fls. 3-6v. Faleceu pouco depois, segundo o traslado de testamento datado de 24 de Janeiro de 1681. *Ibidem*, fls. 49-54v.



Forma do biscoito

Do espólio referido na Carta de Quitação referente aos anos compreendidos entre 1489 e 1496, constam, para além de vários produtos e artigos diversos, “mós de moer trigo, 6 peças, e de moegas com seus calços, 3 peças, e de veos de ferro, 3 peças, e de segurelhas de ferro, 3 peças, e de chaves de ferro em que andam rodízios, 3 pares, e de cruzetas, 5 peças, e de relas velhas, 3 peças, e de rodízios velhos, 3 peças, e de picadeiras de ferro, 3 peças, e de argolas de ferro, 3 peças, e de grades de pao, em que decem mós, 1 peça, (...)”¹³.

A quitação feita a Pero Coresma a 18 de Maio de 1497 faz referência a “todo o que recebeo e despendeo nos nossos fornos e moinhos de Vall de Zebro no tempo em que nelles esteve por recebedor”¹⁴.

Também se estipula através de um decreto de 20 de Fevereiro de 1512, que Álvaro Raposo, recebedor dos fornos e moinhos de Vale de Zebro, dê a Duarte da Gama quatro moios de trigo:

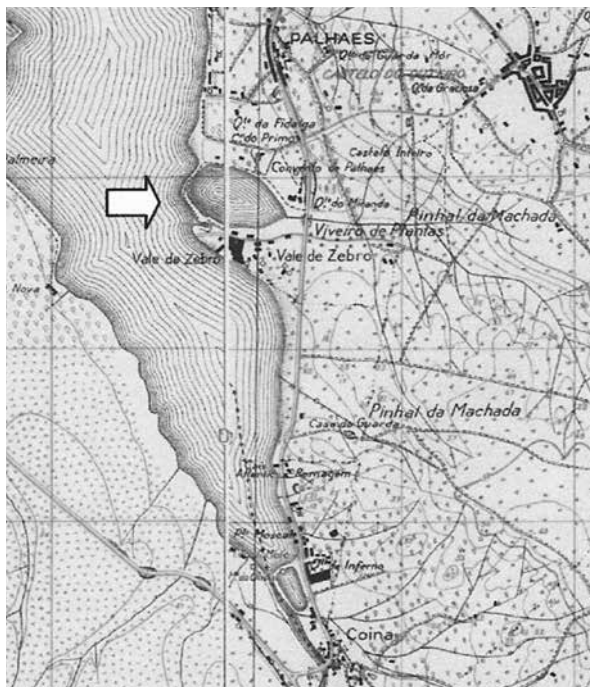
“Nós El-Rey Mandamos a vós Alvaro Raposo, Recebedor dos fornos e moinhos de Valle de Zebro, que de a Duarte da Gama Provedor da dita casa quatro moios de trigo, de que lhe fazemos mercê, dos quaes vós fazeis muito bom pagamento, (...) feito em Lisboa, aos 20 de Fevereiro de 1512, Bastião Lopes a fez”¹⁵.

¹³ Anselmo Braamcaamp Freire, *op. cit.*, vol. V, pp. 156-157.

¹⁴ *Ibidem*, p. 236.

¹⁵ António Lopes da Costa e Almeida, “Memória Histórico-Topográfica dos Estabelecimentos de Vale de Zebro, Telha e Azinheira”, in *Anais Marítimos e Coloniais*, IV série, Lisboa, 1844, pp. 365-366.

Mapa I
Secções das Cartas Militares 442 e 443, nas quais estão assinalados
o sítio de Vale de Zebro e a caldeira do moinho de maré¹⁶



Em 1513, Duarte Freire, Almojarife dos fornos e moinhos de Vale de Zebro e Álvaro Raposo, recebedor dos ditos fornos, tomaram conhecimento do recibo por que consta receberem 162 quintais, 2 arrobas e 21 arráteis de biscoito e trigo do Alentejo¹⁷.

Em 1518, 3 de Janeiro, um alvará d'El-Rei determina que se entreguem ao Almojarife dos moinhos de Vale de Zebro até 200\$000 réis para pagamento dos carros de trigo¹⁸.

A 27 de Outubro do mesmo ano, outro alvará real estabelece que o Almojarife das obras de Belém dê todo o pão que tiver no celeiro do Regimento de Algés, ao Almojarife dos moinhos de Vale de Zebro¹⁹.

O complexo dos fornos de Vale de Zebro representa, na realidade, uma importância muito mais vasta para o dinamismo económico regional, pelo menos durante os séculos XV e XVI, período a que se refere este estudo, do que “à priori” se possa imaginar.

¹⁶ *Cartas Militares de Portugal nº 442 e 443*, Instituto Geográfico do Exército (escala de 1/25.000).

¹⁷ ANTT., *Corpo Cronológico*, Parte 2ª, mç. 41, nº 105.

¹⁸ ANTT., *Corpo Cronológico*, Parte 1ª, mç. 23, nº 3.

¹⁹ ANTT., *Corpo Cronológico*, mç. 23, nº 127.

Na verdade, não se trata apenas de um local onde se produzia o biscoito para as armadas que sulcavam os mares nas mais diversas direcções e com os mais díspares objectivos: Vale de Zebro transformou-se num pólo de atracção e de desenvolvimento económico da “outra banda”, dinamizando em seu torno um conjunto de actividades económicas, complementares ou paralelas, de certa forma directa ou indirectamente relacionadas com este complexo industrial.

Não sendo esta região transtagana dotada de solos férteis para a cultura cerealífera, era preciso recorrer quase na totalidade, ao trigo proveniente do exterior e o volume de cereal transformado neste complexo desencadeia desde logo um aumento acentuado no tráfego fluvial, onde as “barcas dos moinhos” circulam num vaivém incessante, transportando o cereal, a farinha e o produto final: o pão.

A proveniência do cereal transformado neste complexo era de origem diversa. Durante os oito anos em que Pêro Lopez foi Almojarifê dos fornos de Vale de Zebro, entre 1489 e 1496, portanto, recebeu 4.186 moios, 11 quarteiros e meio de trigo do Alentejo; 108 moios e 55 alqueires de trigo tremês; 108 moios e 50 alqueires de trigo barrão; 8 moios de trigo da casa do Cavaleiro; 33 moios e 14 alqueires de trigo gorgulhento; 46 moios e 4 quarteiros de trigo podre das bardas; 1 moio de farinha; 1 moio de cevada; 214 moios e 47 quarteiros de farelos; 14.989 quintais, 4 arrobas e 8 arráteis de biscoito de trigo do Alentejo; 3.910 quintais, 3 arrobas e quatro libras de biscoito e trigo tremês e barrão; 412 quintais, 1 arroba e 3 libras de biscoito de trigo podre e gorgulhento²⁰.

Em 1500, 17 de Fevereiro, uma carta de quitação dava conta de tudo o que Pero Brandão tinha recebido durante o tempo em que foi recebedor dos moinhos de Vale de Zebro. Do extenso inventário consta o cereal de diversas proveniências, nomeadamente do Alentejo, de Castela, da casa do Cavaleiro e de Mazagão:

“Mandamos tomar comta a Pero Brandão que Deos haja, e a seus erdeiros, de todo ho que recebeo e despeneo em todo o tempo que teve careguo de recebedor nos nossos moinhos de Val dAzebro, e assi de algumas obras que nos ditos moinhos per nosso mandado mandou fazer. (...) e 9.300 de Fernam de Loronha de 31 moios de trigo que lavrou nos ditos fornos; e 450 de Jullia Jocunde de hum moio de trigo que lavrou; e o mais dinheiro pera comprimento dos 2.161.843 rs. recebeo de si mesmo per venda de bisquito, trigo, farellos e duas mós que vendeo. E 26 escravos; e 22. 678 quintais, 1 arrova, 3 libras de bisquito; e 3.696 moios, 58 alqueires humaquarta e 4 maquias de trigo, a saber: 3001 moios, 13 alqueires, 5 maquias de Alentejo e Castella, e os 695 moios, 45 alqueires, 2 maquias de casa do Cavaleiro e Mazagam; 31 moios, 38 alqueires e meio de cevada; e 94 moios de cevada, (...)”²¹.

Alcácer do Sal representava um porto de escoamento de dimensões consideráveis para o trigo proveniente do Alentejo e até mesmo de Espanha. Uma quitação de 1522 referente a Ruy da Fonseca que foi recebedor dos cereais em Alcácer do Sal nos anos de 1518 e 1519, dava conta “do paão que á dita villa foy trazido pera dahy ser levado aos nosos moinhos de Vall de Zevro (...) a saber: 1.017 moios e 52 alqueires de Gonçalo

²⁰ Anselmo Braamcamp Freire. *op. cit.*, vol. V, pp. 156-157.

²¹ *Ibidem*, p. 76.

Vaaz, almoxarife de Beja; e 823 moios, 25 alqueires de Antonio de Sequeira, que teve cuidado de comprar o trigo em Olivença os ditos annos (...)”²².

Assim sendo, o cereal transformado nos fornos de biscoito de Vale de Zebro vinha praticamente todo de fora desta região, sendo o Alentejo e a parte oriental do Ribatejo, as regiões que mais terão contribuído para o abastecimento deste complexo industrial. No entanto, o incremento da exploração cerealífera nas ilhas atlânticas veio aumentar a oferta deste tão procurado produto, verificando-se a partir de então o recurso ao trigo das ilhas²³ com alguma frequência, embora o recurso ao trigo importado continuasse a ser uma constante, especialmente em anos de fracas colheitas em território nacional²⁴.

Como se pode verificar através do volume e proveniência dos cereais, a questão do transporte passou a ser de uma importância vital, razão porque desde cedo passaram a existir a sulcar as águas do Tejo e Coia as “barcas dos moinhos”, transportando ininterruptamente o cereal e o seu derivado para a transformação nos moinhos e fornos de Vale de Zebro. Segundo João Brandão, de entre as centenas de embarcações que em meados do século XVI cruzavam diariamente as águas do Tejo com os mais diversos produtos, encontram-se as que carregam trigo²⁵, tal como se pode verificar ainda nos finais do mesmo século a partir do Regimento dos Barqueiros de 1572 em que “(...) todo o barqueiro que acarretar pão para os moinhos da banda dalem daraa fiança e haveraa alvara della e haveraa juramento pelo escrivão da Comarca para segurança dos donos do pão, e nenhum será tão ousado que leve desta cidade trigo algum ou outro pão em sua barca soamente aquelle que se houver de fazer em farinha nos seus moinhos para que elle acarreta(...)”²⁶.

Para além do transporte dos cereais e da farinha, era preciso fazer chegar o biscoito às embarcações de grande calado, visto que elas constituíam a principal base de escoamento do produto, quer fosse para consumo das suas próprias tripulações, quer se tratasse de biscoito para a sobrevivência das guarnições das feitorias e fortalezas que entretanto se edificavam ao longo do litoral africano e posteriormente, na primeira década do século XVI, no Índico.

Este dinamismo crescente em torno do complexo dos fornos de Vale de Zebro foi, de resto, observado por Gaspar Frutuoso que ao referir-se às riquezas de Lisboa e dos seus arredores no século XVI, designava os fornos d’El-Rei como “cousa rica”²⁷, opinião de

²² *Ibidem*, Vol. VIII, p. 397. A problemática da proveniência e transporte dos cereais para a capital do reino, especialmente no que respeita ao pão do Alentejo, assim como o papel que as vilas de Alcácer do Sal e Setúbal desempenharam nesse sentido, é assunto que desenvolvemos noutra volume referente ao Antigo Regime, embora em parte se refira ainda ao período por nós abordado neste estudo.

²³ Designava-se por “trigo das ilhas” o trigo que era oriundo das ilhas da Madeira e dos Açores.

²⁴ Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimientos e a Economia Mundial*, vol. VII, Lisboa, Editora Arcádia, 1965, pp. 263 e segs.

²⁵ João Brandão (de Buarcos), *Grandezas e Abastança de Lisboa em 1552*, organização e notas de José da Felicidade Alves, Lisboa, Livros Horizonte, 1990, pp. 110-111.

²⁶ *Livro dos regimentos dos officiaes mecanicos da mui nobre e sempre cidade de Lixboa (1572)*, publicado e prefaciado pelo Dr. Virgílio Correia, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1926, p. 195.

²⁷ Gaspar Frutuoso, *Saudades da Terra*, Livro IV, Vol. I, Ponta Delgada, Tip. do Diário dos Açores, 1924, p. 243-244.

certa forma corroborada a partir das preocupações observadas pelas medidas de prevenção tomadas pelo rei em torno deste estabelecimento e de que o *Regimento dos Fornos de Valzebro*²⁸ é um verdadeiro exemplo de rigor em termos de definição de competências, de tabelamento de salários, bem como das normas de funcionamento.

A importância deste estabelecimento pode também verificar-se a partir de outros indicadores não menos significativos. Pedro de Paiva, escudeiro d'El-Rei e escrivão dos fornos de Vale de Zebro, mandou fazer inquirição em 1496, para saber a quem pertencia o pinhal d'El-Rei que se encontrava junto dos referidos fornos:

“Pedro de Paiva, Escudeiro d'Elrei e Escrivão dos fornos de Valle de Zebro, fez inquirição a quem pertencia o pinhal d'Elrei, se ao Concelho de Alhos Vedros, e se delle se pagava foro ao dito Concelho; chamados os Vereadores da Câmara, Almoxarife dos Fornos, e os homens bons e antigos, um delles, Affonso Annes, disse que aquelle pinhal pertencia ao Concelho, e que tinha possuído por 15 annos e pago a elle foro, e avaliaram o pinhal em 12\$000 réis; porém que por estar onde estava o dito pinhal, e junto de outros pinhais d'El-Rei e proximamente dos fornos, valia 18\$000 réis”²⁹.

Este auto, feito aos 2 de Abril do ano de 1496 por Gonçalo Vaz, tabelião da vila de Alhos Vedros e suas freguesias, revela a importância que tinha a madeira e a lenha da “outra banda”, importância essa redobrada para aquelas que se situavam nas imediações do estabelecimento dos fornos do rei, razão porque o referido pinhal valeria 18\$000 réis em vez de 12\$000, acréscimo esse superior a 30%, o que é, no nosso entendimento, bastante significativo e revelador das alterações que este complexo provocou na dinâmica do mercado nas suas proximidades, bem como das preocupações existentes em torno dos fornos e da lenha para os alimentar.

Centro produtor por excelência, este complexo tornou-se também um centro consumidor de proporções consideráveis, visto que aí afluíam diariamente mercadorias várias e das mais diversas proveniências.

Em 1550, 17 de Fevereiro, era feito o levantamento de tudo o que Pêro Brandão – que já falecera entretanto – aos seus herdeiros, recebeu e despendeu durante todo o tempo em que foi recebedor dos moinhos de Vale de Zebro, e assim como de algumas obras que aí mandou fazer, tendo-se concluído que o valor referente aos produtos transaccionados terá rondado os cerca de 2.161\$843 réis em dinheiro, valor bastante significativo.

Na relação dos bens, os cereais surgem frequentemente como o principal produto transaccionado. No entanto, são mencionados produtos de natureza diversa que diariamente eram consumidos ou utilizados nesta unidade, e este movimento de pessoas e mercadorias era tanto mais intenso quanto eram frequentes as obras, quer nos moinhos, como aconteceu durante o período em que Pêro Brandão foi recebedor, quer nos fornos, como podemos verificar através de outra informação complementar.

²⁸ “Regimento dos Fornos de Valzebro”, in *Systema ou Colecção dos Regimentos Reais*, Tomo III, 1785.

²⁹ António Lopes da Costa e Almeida, *op. cit.* pp. 365-366.

Assim, recebeu 94 moios de cal; 5.053 pregos; 460 sacos de liteiro; 13 moios e 39 alqueires de sal; 30 dúzias e 3 tábuas; 27.900 tijolos; 3.000 telhas; 29 cântaros de azeite; e 26 escravos, e “outras muitas cousas meudas”³⁰.

A lista dos materiais constantes no relatório da conta feita em 1499 a Pero Lopez, Almojarife dos fornos de Vale de Zebro, correspondente aos anos compreendidos entre 1489 e 1496, é bem elucidativa do movimento de pessoas e bens operado em torno deste complexo, a avaliar pela quantidade e diversidade dos produtos aí consumidos ou utilizados. A relação é muito extensa e fastidiosa, no entanto e por isso mesmo, bem elucidativa do tipo de exigências que se impunham para pôr em funcionamento o estabelecimento: Alcofas e esteiras de palma e de esparto, pás de pejar, bandejar e pavear trigo, masseiras de amassar biscoito, bancos, mesas de tender pão, cortadeiras de ferro, caldeiras de cobre grandes e pequenas, cântaros e tachos de cobre, forcados de ferro, textos de barro para molhar varredoiros, hastes para rodos, varredoiros e pás, esteiras de tábuas, cordas de linho, cadeados de ferro, balanças de ferro e respectivos pesos, cestos, pás de ferro e de fornar, sacos de liteiro, cal, joeiros, mantas do Alentejo, cavalos para carretas, pipas de melaço, pipas de remel, açúcar, batedeiras e espumadeiras de cobre, sinos de barro, formas de barro, ancinhos de ferro, machados, foices roçadoiras, enxadas, lenha para os fornos, e muitas outras peças relacionadas com os fornos e moinhos, muitas das quais já anteriormente mencionadas a propósito dos moinhos d'El-Rei. São ainda referidos escravos brancos e negros: “e de espravas e espravos negros, 19 peças; e de espravas brancas com filhos, 11 pares”³¹.

Para além dos materiais necessários à produção, este complexo ocupava muita gente que, de uma ou outra forma, estava relacionada com a transformação do produto. Desde o almojarife, entidade máxima, de confiança real e por si nomeada, existia ainda uma rede hierarquizada de funcionários, passando pelo escrivão, meirinho, fiel ou guarda, mestres dos fornos e dos moinhos, biscoiteiros e, finalmente, os escravos.

No entanto, a necessidade de desenvolver e proteger outras actividades ligadas à produção do biscoito, exigia que estivessem estipuladas normas rígidas de forma a garantir os serviços subsidiários complementares à sua produção. Assim acontece com a protecção das matas periféricas, cujos guardas deveriam garantir a sua protecção, bem como a produção e fornecimento de determinados utensílios considerados imprescindíveis na confecção do produto. Referimo-nos particularmente à olaria e à construção dos fornos de cerâmica da Mata da Machada, muito perto do complexo dos fornos de biscoito de Vale de Zebro, os quais revelam a necessidade de incrementar a indústria cerâmica nas imediações dos fornos, de forma a colmatar as necessidades de peças de uso corrente na produção do biscoito, de entre as quais as “formas do biscoito”³² representavam uma importância fundamental, pois era sobre elas que se apoiavam as bolachas na altura da cozedura.

No período compreendido entre 1489 e 1496, teriam entrado nos fornos de Vale de Zebro 400 “formas de barro com seus poroos” e 160 “sinos de barro”³³.

³⁰ Anselmo Braamcamp Freire, *op. cit.* vol. V, p. 76.

³¹ *Ibidem*, pp. 156-157.

³² A “forma do biscoito” consistia numa espécie de pratos rasos, redondos portanto, com um diâmetro de cerca de 20 centímetros, sobre os quais era colocada a bolacha durante a cozedura.

³³ Anselmo Braamcamp Freire, *op. cit.*, vol. V, p. 157.

Da conta mandada fazer a Afonso Monteiro em 1510, recebedor dos fornos de Vale de Zebro durante os anos de 1505, 1506 e 1507³⁴, constam também, de entre muitos outros objectos, 400 tigelas, quantitativo bastante expressivo da utilidade destes objectos na actividade diária da produção do biscoito.

O complexo dos fornos de biscoito de Vale de Zebro constituiu assim um dos principais pólos dinamizadores da economia da margem esquerda do estuário do Tejo na época dos descobrimentos e da expansão portuguesa. Situado na margem direita do rio Coina e já relativamente próximo da sua foz, ladeado a poente pelas águas calmas e espaiadas deste pequeno rio e a nascente por extensas matas e pinhais que lhe proporcionavam lenha para a sua laboração, cedo desencadeou à sua volta um conjunto de actividades complementares e indispensáveis à sua laboração: contribuiu para a dinamização do tráfego flúvio-marítimo e terrestre, na medida em que impulsionou o transporte de cereais, farinha ou biscoito, bem como de outros materiais necessários à manutenção das infra-estruturas, ou de utensilagem diversa utilizada no quotidiano das instalações.

A indústria moageira sofreu também um inevitável impulso a partir da instalação dos fornos neste espaço. Os cuidados manifestados com o aprovisionamento de farinha para que esta não faltasse nos fornos, levou a que fossem construídas moendas adstritas ao complexo, obrigando, apesar disso, a que outros moinhos próximos tivessem de dar prioridade aos fornos d'El-Rei no que respeita ao destino das suas farinhas, sempre que para isso fossem solicitados.

Este tipo de panificação exigia a utilização de múltiplos utensílios de barro, nomeadamente as formas do biscoito, tigelas, lamparinas, barris e muitos outros recipientes que apesar da sua débil consistência, eram indispensáveis na prática diária dos operacionais de fabrico. Assim se justifica o incremento da olaria nos fornos de cerâmica da Mata da Machada, os quais devem ser enquadrados no contexto do desenvolvimento do fabrico do biscoito, sendo a sua localização um testemunho dessa relação entre a olaria e a panificação, dada a pouca distância entre ambos³⁵.

Os indicadores relativos aos quantitativos de biscoito produzidos nos fornos de Vale de Zebro, se bem que apenas aproximados, permitem formular um quadro evolutivo da sua produção durante os anos compreendidos entre 1496 e 1507, os quais, se analisados comparativamente com outros indicadores da mesma época, nomeadamente a chegada dos portugueses ao Oriente, não deixam de se revestir de alguma importância³⁶.

³⁴ *Ibidem*, vol. I, pp. 201-202.

³⁵ Do extenso espólio encontrado em apenas um dos vários fornos explorados na Mata da Machada sob a orientação do Dr. Cláudio Torres, fazem parte inúmeros fragmentos de “formas do biscoito”, algumas das quais reconstituídas, fazendo parte do património arqueológico da Câmara Municipal do Barreiro. Aí foram encontradas outras peças, directa ou indirectamente relacionadas com a expansão portuguesa, nomeadamente “formas de pão-de-açúcar” para a purga do açúcar, tigelas, barris, panelas, pesos de rede para a pesca, lamparinas, milhares de cavaletes de enforamento, e muita louça vidrada para fins mais requintados. Cláudio Torres, “A cintura industrial da Lisboa de quatrocentos: uma abordagem arqueológica”, in *Separata das actas das Jornadas de História Medieval: 1383-85 e a Crise Geral dos séculos XIV-XV*, Lisboa, 1985.

³⁶ Referimo-nos aos dados avançados por A. H. de Oliveira Marques, in *Introdução à História da Agricultura em Portugal*, Lisboa, Edição Cosmos, 1968, p. 204.

QUADRO II

QUANTITATIVO DO BISCOITO PRODUZIDO NOS
FORNOS DE VALE DE ZEBRO NOS ANOS DE 1496-1507³⁷

ANOS	QUINTAIS
1496	680
1497/98	3.144
1499	3.271
1500	2.054
1505/06/07	14.487

Ao aproximar-se o século XVI, a produção de biscoito nos fornos de Vale de Zebro aumenta de uma forma bastante acentuada, atingindo por volta de meados da primeira década de quinhentos, proporções até então nunca vistas, facto compreensível³⁸ desde que enquadrado no contexto do novo complexo histórico-geográfico criado com a chegada dos portugueses ao Oriente e ao Brasil³⁹.

Na realidade, a coincidência entre este impulso na produção do biscoito e o alargamento do espaço dominado pelos portugueses a partir do início da centúria de quinhentos, indicia a existência de uma relação estreita entre a produção deste precioso alimento e a expansão portuguesa, dado tratar-se de um dos nutrientes básicos, tanto para as tripulações das armadas⁴⁰, como para as guarnições das praças que se iam edificando ao longo dos territórios dominados.

³⁷ *Ibidem*, p. 204.

³⁸ Quirino da Fonseca, in *Os Portugueses no Mar, Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal*, Lisboa, Tipografia do Comércio, 1926, p. 140. Já nos anos de 1488 e 1499, segundo este autor, teriam sido aprestadas no Tejo ou em outros portos do continente com direcção a vários destinos, cerca de 84 embarcações, de entre elas 48 caravelas, 20 tafoneiras, 8 navios, 2 fuscas, albetaços, 2 galés, 1 nau e 1 falua. Durante o reinado de D. Manuel, o mesmo autor dava como prováveis a existência de cerca de 200 naus portuguesas a circular pelo mundo, o que não deixa de dar uma interessante ideia da grandeza da marinha portuguesa por estas alturas e o consequente gasto em mantimentos para as suas tripulações. Entre 1500 e 1635, partiram cerca de 912 navios em direcção ao Índico e, de entre esses, uma parte significativa situa-se entre 1500 e 1509 (138). De regresso, o autor apenas aponta cerca de 64, para o período entre 1501-1510. Vitorino Magalhães Godinho, *Mito e Mercadoria e Prática de Navegar, Sécs. XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990, p. 338.

³⁹ Referimo-nos ao complexo histórico-geográfico a que Vitorino Magalhães Godinho faz referência, o qual inicia a sua estruturação nos finais do século XV em torno da rota do Cabo e o trato das especiarias do Oriente, dispersando-se por um imenso espaço que, desde Antuérpia à China, do Mediterrâneo central ao Brasil e à Terra Nova, implementa uma dinâmica comercial decisiva, pois põe em relação economias monetárias com outras muito menos desenvolvidas. Vitorino Magalhães Godinho, *Ensaio Sobre História de Portugal*, vol. II, Lisboa, Sá da Costa Editora, 1968, pp. 18-22.

⁴⁰ Os acontecimentos verificados em 1510 a bordo da nau *Flor da Rosa*, capitaneada por Bernardim Freire, que integrava a armada que D. Francisco Coutinho levou para a Índia em 1509, são bem reveladores da importância do biscoito para as tripulações dos navios. As privações de alimentos suportadas pela tripulação foram de tal ordem que Afonso de Albuquerque não se fiando em Bernardim Freire que era muito jovem, entregou a chave do paiol da nau *Flor da Rosa* ao escrivão da nau, recomendando-lhe que fosse muito parco na distribuição do biscoito". Quirino da Fonseca, *op. cit.*, p. 247.

Na verdade, se por um lado a chegada dos portugueses ao Oriente e ao Brasil teve um impacto directo no biscoito, na medida em que incentivou a sua produção como forma de responder às necessidades das tripulações sujeitas a viagens cada vez mais longas, contudo, este impacto fez-se sentir também de forma indirecta, na medida em que o acesso directo pelos portugueses às fontes abastecedoras das especiarias orientais, viria a ter profundas implicações nas relações comerciais de Portugal com o Noroeste europeu, passando a partir de então a ser Antuérpia o principal centro distribuidor dos produtos asiáticos e africanos⁴¹ e em cuja capital económica o Estado português passa a ter um estatuto privilegiado.

Assim, detentores do monopólio das especiarias orientais e de África, esboçando os alicerces do domínio da vastidão do litoral brasileiro - pese embora as suas riquezas permanecessem ainda incógnitas - o deslocamento da feitoria portuguesa da Flandres para Antuérpia marca um novo período nas relações comerciais dos portugueses com o resto da Europa, cuja dinâmica se reflecte no desenvolvimento do tráfego marítimo e consequentemente, nas necessidades daí emergentes em termos de abastecimento de biscoito⁴².

Segundo um cálculo apresentado por Vitorino Magalhães Godinho⁴³, da ração diária por pessoa a bordo de uma nau, fazem parte entre 1 arrátel 1/2 para as armadas destinadas à Costa, Ilhas e Estreito de Gibraltar e 1 arrátel 3/4 para viagens mais longínquas, nomeadamente para o Oriente e o Brasil, o que equivale a cerca de 0,680Kg e 0,800Kg, respectivamente, a quantidade de biscoito que, em média, era disponibilizado para cada tripulante.

Os tempos de viagem variavam entre limites muito amplos. Contudo, a duração de grande parte das viagens para a Índia durante o século XVI situavam-se entre os quatro meses e meio e os sete meses, chegando mesmo aos dez meses⁴⁴, e bastante mais para Malaca. O regresso é ainda menos conhecido, no entanto, e tendo em consideração a intensidade do tráfego marítimo rumo ao Oriente, tanto na fase de domínio e ocupação do Índico, como na de comercialização e transporte, tudo se conjuga para que a procura do biscoito tenha incentivado a produção, conforme o demonstra o quadro a que fizemos referência⁴⁵.

⁴¹ Cf. António Augusto Marques de Almeida, *O Eixo Lisboa Antuérpia - Capitais e capitalistas no comércio da especiaria (1501-1549). Aproximação a um estudo de Geofinança*, Lisboa, Universidade de Lisboa-Faculdade de Letras, 1989.

⁴² De entre os vários indicadores que revelam que o período de transição do século XV para o século XVI foi bastante agitado, procedendo-se a obras de beneficiação na área da empresa marítima, consta um alvará régio de 19 de Janeiro de 1499, determinando a realização de obras de limpeza e segurança nos cais do Tejo, de forma que “se alimpe toda a Ribeira da dita cidade, segundo que se faz diante da porta das Tarceenas e se faça hum lanço da dita Ribeira de estacada (...) e se faça o cays de todallas outras obras mais necessayras a cidade”. in *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, vol. IV, Lisboa, 1955, p. 47.

⁴³ Vitorino Magalhães Godinho, *Mito e Mercadoria Utopia e Prática de Navegar, Séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990, p. 370.

⁴⁴ Cerca de 88% das idas para a Índia situam-se neste intervalo de tempo de viagem, o que não significa que quando estas tivessem de invernar, o tempo não disparasse para dez ou mais meses. Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.* pp. 337-344.

⁴⁵ Segundo Vitorino Magalhães Godinho, cada nau de tonelagem média (400 a 500 tonéis) transportava um total de 400 a 500 pessoas, o que equivale ao consumo de largos milhares de quintais de biscoito por cada viagem. Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 365.

Apesar da importância destes estabelecimentos (fornos e moinho) se ter reduzido com o avançar dos séculos pela generalização destes estabelecimentos por várias partes do Império, em 1762 ainda encontramos o registo das seguintes pessoas na condição de assistentes nos referidos fornos:

Assistentes nos fornos da vila de Alhos Vedros em 1762⁴⁶

Nº	Nome	Profissão	Ordenado (em réis)	Décima/maneio (em réis)
1	Francisco Xavier Soares	Almoxarife	200 000 (pagos em Lisboa)	Cobrava em Lisboa
2	José de Moira	Escrivão da fábrica	130 000	Cobrava em Lisboa
3	José Gomes	Meirinho	30 000	200 (e o restante em Lisboa)
4	Luís	Fiel	40 000	400
5	José Francisco	Trabalhador e jornaleiro	Não especifica	200
6	José Alexandre Ferreira	Trabalhador e jornaleiro	Não especifica	200
7	Silvestre Pinheiro	Trabalhador e jornaleiro	Não especifica	200
8	José de Sousa	Marítimo	Não especifica	200
9	Joaquim Duarte	Oficial de carpinteiro	Não especifica	400
10	António da Fonseca Santa Marta	Trabalhador e jornaleiro	Não especifica	200
11	André Coelho da Mota ¹	Não especificado	24 moedas de ouro	11 540
12	António	Criado do escrivão José de Moiras Carreiro	24 000	960
13	Manuel Seródio	Criado de André Coelho da Mota Carreiro	Também não quis declarar ordenado	960

⁴⁶ IAN/TT, Alhos Vedros, Impostos (1762) - Lançamento da décima de prédios urbanos, rústicos e maneio, Liv. 257, fls. 64-65v.

⁴⁷ O texto tem o seguinte teor: “André Coelho da Mota, que não quis declarar seu rendimento e ordenado que se refugiou e examinou pelos lançadores na forma do regimento, e por informação que se tirou particular e constar ter de ordenado vinte e quatro moedas de oiro ordinárias, de cuja quantia vem a décima onze mil quinhentos e quarenta réis”. Ibidem, fl. 65. O mesmo aconteceu com Manuel Seródio, indicado no nº 13 desta lista.

Esta Fábrica, que teria ficado muito danificada com o Terramoto de 1755, viria a ser desactivada e extinto o seu almoxarifado e respectivos cargos, instituído em 1653. Contudo, razões de ordem económica levariam à sua reedificação, como consta no Diário do Governo, Nº 209, de 5 de Setembro de 1851: “havendo-se reconhecido terem sido bastante mente excessivos os preços, por que, nestes últimos anos, foi contratado o fornecimento das rações de pão e bolacha para consumo das tripulações dos Navios de Guerra e das praças do Batalhão Naval, sendo ainda na última praça, que se mandou abrir em Junho do corrente ano, para a arrematação do sobredito contrato, o menor lanço, que se obteve, foi de 36 réis por cada ração de 24 onças, e 4\$400 réis por cada quintal de bolacha. Houve Sua Majestade a Rainha por bem determinar, por Portaria dirigida ao Conselho de Administração de Marinha em 4 de Agosto último, que nos fornos do Estabelecimento de Vale de Zebro, há longo tempo desaproveitados, se fabricasse, como por experiência, uma porção dos ditos géneros por conta da Repartição da Marinha, para se conhecer, se, com maior vantagem para a Fazenda Pública, se poderia conseguir o referido fornecimento; e havendo-se recebido um Ofício do mesmo conselho de Administração, dando conhecimento do resultado que obteve da experiência que lhe foi ordenada, por onde se mostra, que, depois de calculada toda a despesa em manipulação, combustível, e matéria-prima para as rações de pão e bolacha fabricadas no dito Estabelecimento para fornecimento de dezanove dias, veio a sair cada pão de 24 onças pelo preço de réis 26\$, e cada quintal de bolacha por 3\$352, dando assim uma diferença para menos dos últimos preços oferecidos em hasta pública, de 3\$ réis em cada ração de pão, e de 1\$048 em cada quintal de bolacha, diferença esta que, calculada sobre o termo médio das rações, que nestes últimos três anos tem sido distribuídas às tripulações dos Navios de Guerra e praças do Batalhão Naval, dá uma economia anual de perto de cinco contos de reis, a qual necessariamente deve aumentar à medida que for sendo maior o movimento da Marinha de Guerra. Manda a Mesma Augusta Senhora, pela Secretaria d’Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar, que o Conselho de Administração de Marinha faça continuar no Estabelecimento de Vale de Zebro o fabrico de todo o pão e bolacha que for necessária para o fornecimento das sobreditas rações, procurando que aquele fabrico ali se consiga com a maior economia possível, para o que fará evitar o aumento do pessoal do dito Estabelecimento, e que todas as mais despesas se reduzam às restritamente indispensáveis.

Paço em 4 de Setembro de 1851. – António Maria de Fontes Pereira de Mello. (Diário do Governo de 5 de Setembro, Nº 209)⁴⁸.

De qualquer forma, o inventário das propriedades, móveis, alfaias e mantimentos mandado efectuar no primeiro dia do ano de 1800, ainda se encontram os seguintes registos:

– Fábrica: Pátio, Ermida, Casa do Peso, Celeiro de Trigo, Paiol para Farinha e outro para Farelos, Casa dos Fornos com duas cercas para lenhas, Casas dos Paióis do Biscoito, Oficinas, residência do Administrador, Escriturário, Fiel e Serventes da Fábrica, bem

⁴⁸ Citado por Ana C. de Sousa Leal, “Abordagens Documentais para a História dos Moinhos do Barreiro”, in *Um Olhar Sobre o Barreiro*, nº 2, 3ª série, Barreiro, edição de Augusto Valegas, Novembro de 1993, p. 30.

como as casas de quem vai receber o biscoito; nove casas pequenas e térreas ao serviço de pessoas pobres do serviço da mesma Fábrica; uma casa que serviu noutros tempos de cadeia e uma outra que servia de palheiro. Um pinhal com sua língua de mato; Uma Quinta “A Esperta” sita no dito pinhal, com vinha, casas e lagarissas arrendada por D. Isabel Narcisa em 10.000 réis anuais; Uma hortinha junto à Fábrica; as Terras da Feitoria da Telha, sem cultivo⁴⁹.

Assim sendo, e à laia de conclusão, podemos dizer que a edificação do complexo dos fornos de biscoito de Vale de Zebro na margem direita do rio Coina deve ser compreendida no contexto das necessidades impostas pela empresa dos descobrimentos e da expansão portuguesa.

Ao aproximar-se o século XVI, o aumento da produção de biscoito, um dos principais alimentos das tripulações das armadas, tornou-se uma necessidade imperiosa. A “descoberta” e colonização das ilhas do Atlântico, o alargamento do espaço das pescarias no Atlântico e, sobretudo, a progressão ao longo da costa ocidental africana e a certeza de comunicabilidade entre os oceanos Atlântico e Índico a partir de 1487, obrigou os governantes a repensar a estratégia de abastecimento dos víveres das tripulações, não só pelo aumento das distâncias e, conseqüentemente, dos tempos das viagens, mas também pelo aumento da quantidade de embarcações que se avizinhavam necessárias para o tão desejado empreendimento: as especiarias orientais.

Para além da sua utilidade específica para abastecimento das armadas e de muitas praças entretanto construídas, os fornos de biscoito em Vale de Zebro terão sido também responsáveis pela dinamização de outras indústrias subsidiárias indispensáveis à expansão portuguesa, nomeadamente a indústria moageira junto do rio Coina, em cujas margens foram edificados cerca de 12 moinhos de maré e a indústria de cerâmica da Mata da Machada, assim como contribuíram para a intensificação do tráfego fluvial nos rios Coina e Tejo. O trigo vinha do exterior: do Alentejo, da parte oriental do Ribatejo, das ilhas e do mar. A farinha tinha de ser transportada para os fornos, e o biscoito canalizado para os locais de escoamento, normalmente as armadas, ou embarcações de grande calado com destino às longas viagens. A lenha nas suas proximidades tornou-se objecto de preocupação pelos responsáveis do estabelecimento. Para garantir a sua laboração contínua, era necessária bastante lenha. O seu elevado consumo na cidade de Lisboa, comprometia seriamente as matas da “outra banda” e era urgente prevenir contra o seu consumo excessivo, razão porque cedo foram tomadas medidas restritivas no sentido de obviar essa situação.

O complexo dos fornos de biscoito de Vale de Zebro constituiu assim um dos principais pólos dinamizadores da economia da margem esquerda do estuário do Tejo na época dos descobrimentos e da expansão portuguesa e o “*ex libris*” do contributo da margem esquerda estuarina para a empresa dos descobrimentos. Situado na margem direita do rio Coina e já relativamente próximo da sua foz, ladeado a poente pelas águas calmas e espraiadas deste pequeno rio e a nascente por extensas matas e pinhais que lhe propor-

⁴⁹ *Ibidem*, p. 31 e segs. Por ser demasiado extensa, não expomos a relação completa, remetendo o leitor para a Revista citada. De qualquer forma, cumpre referir que os valores das avaliações ascendem a 2:113\$950 réis.

cionavam lenha para a sua laboração, cedo desencadeou à sua volta um conjunto de actividades complementares e indispensáveis à sua laboração: contribuiu para a dinamização do tráfego flúvio-marítimo e terrestre, na medida em que impulsionou o transporte de cereais, farinha ou biscoito, bem como de outros materiais necessários à manutenção das infra-estruturas, ou de utensilagem diversa utilizada no quotidiano das instalações.

Porém, pertenceram ao espaço correspondente ao antigo concelho de Alhos Vedros até meados do século XIX e não ao concelho do Barreiro, razão porque nos parece cientificamente incorrecto e intelectualmente desonesto para a memória da população de Alhos Vedros a produção de um discurso historiográfico que não tenha em consideração esta realidade histórica.

CAMINHOS DA ILUSTRAÇÃO PORTUGUESA: EXPERIÊNCIA E CRÍTICA EM BARTOLOMEU DE GUSMÃO

Comunicação apresentada pela académica
Maria de Fátima Reis, em 16 de Junho

Como *recordador* do Passado, aproveita o historiador a passagem de certas datas para trazer à Memória factos históricos, entenda-se acontecimentos que tiveram repercussões. Razão que nos congrega hoje nesta Academia de Marinha. Efeméride – terceiro centenário das experiências aerostáticas do Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão.

Desde meados do século XIX que as experiências aerostáticas de Bartolomeu de Gusmão estão consagradas na historiografia portuguesa e brasileira¹, num tempo em que se vai recuperando a ideia da conquista do ar que entre nós ganha dimensão com a fundação, em 1909, do Aero Clube de Portugal². Comemoração, pois, em 2009, do tricentenário da elevação dos balões de ar quente do Padre Gusmão e do centenário de dois importantes acontecimentos – o nascimento do referido Aero Clube, que motivou um estudo sobre os trabalhos aerostáticos daquele inventor português³, e o curto voo de 200m do aparelho *Voisin-Antoinette*, primeira demonstração de um aeroplano em Portugal.

É num contexto de crítica aos Antigos e de gestação de um discurso de Razão que se estrutura a recepção de ideias inovadoras, de forma diferenciada e de aferida resistência, e que se afirma a novidade científica, prenúncio da Ilustração. Vivências caracterizadas pelo primado da experiência e que convergem na figura de Gusmão.

Bartolomeu Lourenço de Gusmão (1685?-1724), filho de Francisco Lourenço, cirurgião-mor, e de Maria Álvares, nasceu em Santos (Brasil), provavelmente em 1685, dado ter sido baptizado a 19 de Dezembro desse ano⁴. Irmão do conhecido diplomata,

¹ Justo é mencionar o estudo de Francisco Freire de Carvalho que inaugura a reivindicação da prioridade nacional no campo da aerostação na *Memoria que tem por objecto revindicar para a Nação Portuguesa a Gloria da Invenção das Machinas Aerostaticas*, Lisboa, Na Typografia da Academia Real das Sciencias, 1843. Linha seguida por Augusto Filipe Simões, em *A Invenção dos Aerostatos reivindicada. Exame critico das noticias e documentos concernentes às tentativas aeronauticas de Bartholomeu Lourenço de Gusmão*, Évora, Typographia da Folha do Sul, 1868.

² Veja-se a síntese do percurso da aeronáutica portuguesa feita por Guy Ferreira, “Aviação”, in *Dicionário Enciclopédico da História de Portugal*, vol. I, [s.l.], Publicações Alfa, 1989, pp. 53-54. Vide também o catálogo da exposição organizada pelo Aero Clube no quinquagésimo aniversário da sua fundação e comemoração dos 250 Anos do feito que hoje se evoca: Aero Club de Portugal, *Lisboa e o Tejo na Aeronáutica Nacional. Exposição Biblio-Iconográfica e de Propaganda da Aeronáutica Portuguesa. 1901-1959. Palácio Galveias. Dezembro – 1959*, [Lisboa], Câmara Municipal de Lisboa, [1959].

³ Estou a referir-me ao estudo de Gustavo Tedeschi Corrêa Neves, *As Experiencias Aerostaticas de Bartholomeu Lourenço de Gusmão*, Lisboa, Typographia do Commercio, 1911, separata do *Boletim do Aero-Club de Portugal*.

⁴ Tem-se propendido para a opinião de Inocêncio Francisco da Silva que considera mais segura essa data do que a já avançada de 1677. Vide “P. Bartholomeu Lourenço de Gusmão”, in *Diccionario Bibliographico Portuguez*, Tomo I, Lisboa, Na Imprensa Nacional, 1858, pp. 332-334.

Alexandre de Gusmão⁵, estudou na Bahia, no Seminário de Belém, da Companhia de Jesus, sob orientação do Padre Alexandre de Gusmão, de quem viria a adoptar o apelido. Com particular interesse pelas questões científicas, aí ensaiou um invento “para fazer subir a água a toda a distância a que se quiser levar”⁶. Em 1701 veio a Portugal, assim se colocando a par dos conhecimentos técnicos da Europa do tempo. Regressou em 1708 para se matricular na Faculdade de Cânones da Universidade de Coimbra, tendo, em princípios do ano seguinte, dirigido ao rei uma petição em que anunciava ter descoberto “um instrumento para se andar pelo ar da mesma sorte que pela terra e pelo mar”⁷.

⁵ Sobre a sua acção política vide Jaime Cortesão, *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid (1750)*, Rio de Janeiro, 1950-1960.

⁶ Atendendo à falta de água no seminário, erigido num outeiro, concebeu Gusmão um sistema hidráulico que a transportaria duma nascente, a uns 100 m de nível inferior; vindo a requerer à Câmara da Bahia privilégio da sua invenção, que lhe foi concedido e extensível a todo o Brasil por alvará de 31 de Março de 1707. Lê-se no alvará que: “Bertholameu Lourenço em rezão de ter alcansado com o seu estudo e experiencias hũ invento para fazer subir a agoa a toda a distancia a que se quiser levar como com efeito havia já posto por obra em o seminario de Bellem e que com o mesmo invento podia fazer moer os emgenhos da beira mar com a agoa delle, e os do matto com qualquer tanque, rio ou fonte que tiverem, fazendo para isso subir a agoa necessaria cujo invento aprovava o senado da camara da Bahia attendendo à utellidade que delle podia resultar a todo o estado do Brasil facultando-lhe levar quatrocentos mil rs de donativo a cada senhor de emgenho que usasse do dito invento, com o qual se podião trazer agos muito distantes e baixas a altura necessaria para se fazerem chafarizes e fontes publicas para ornatto das cidades, e conveniencias dos povos, e como do dito invento se seguio as ditas utellidades era justo se lhe remuneraço o que adquirira com tanto trabalho e disvello. [...] Hey por bem que o dito Bertholameu Lourenço possa usar do dito invento, e que todo o senhor de emgenhos asy dos que existem como dos que se fizerem de novo que quiserem usar delle o não possam fazer sem que lhe contribua com os quatrocentos mil rs que se lhe facultarão no senado da camara da Bahia; e que a mesma contribuição lhe façam todos os mais senhores de emgenhos de todo o Brasil que se quiserem valler do seu invento”. I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João V*, livro 28, fl. 112r-v. Vide também Pereira Forjaz, *Dois Sábios do Brasil*, Lisboa, Sociedade Industrial Farmacêutica, [s.d.], in separata dos *Anais Azevedos*, vol. XV, nº 1, 1963, p. 4.

⁷ Da petição se conhecem apenas apógrafos com variantes, um publicado por Francisco Freire de Carvalho e que é a cópia de um opúsculo impresso em 1774, e outro descoberto por Augusto Filipe Simões no acervo da Biblioteca da Universidade de Coimbra e que se trata de uma variante muito mais desenvolvida, como bem notou Afonso de E. Tauny, *Bartolomeu de Gusmão e a sua prioridade aerostática*, [s.l.s.d.], separata do *Annuario da Escola Polytechnica da Universidade de S. Paulo*, 1935, pp. 10-15. Convergem nestes treslados a afirmação que nesse “instrumento se poderão levar os avisos de mais importancia aos exercitos e a terras mui remotas quasi no mesmo tempo em que se resolverem; [...] evitando-se d’esta sorte os desgovernos das conquistas, que procedem em grande parte de chegar muito tarde a noticia d’elles a Vossa Magestade.” As vantagens continuam a ser mostradas de forma concordante: “Além do que, poderá Vossa Magestade mandar vir todo o precioso d’ellas com mais brevidade, e mais seguramente poderão os homens de negocio passar letras e cabedades com a mesma brevidade. Todas as praças sitiadas poderão ser soccorridas tanto de gente como de munições e viveres a todo o tempo, e retirarem-se d’ellas todas as pessoas que quizerem, sem que o inimigo o possa impedir.” Mas mais se anuncia na versão alargada que: “Saber-se-hão verdadeiramente as longitudes de todo o mundo, que por estarem erradas nos mappas causam naufragios”. Prevendo inconvenientes em ambas se encontra a sugestão: “E porque d’este invento tão util se podem seguir muitas desordens commettendo-se com o seu uso muitos crimes, e facilitando-se mais na confiança de se poder passar a outros reinos, o que se evita estando reduzido o dicto uso a uma só pessoa, a quem se mandem a todo o tempo as ordens que forem convenientes a respeito do dito transporte, e prohibindo-se a todas as mais sob graves penas.” Vide a transcrição na íntegra desta petição, nas suas concordâncias e divergências, bem como a da consulta do Desembargo do Paço, em que se lhe concede o privilégio, fazendo-se mercê da primeira dignidade que vagar nas colegiadas de Barcelos ou Santarém e de lente de prima de matemática na Universidade de Coimbra com 600.000 réis de renda, em Francisco Freire de Carvalho, *op. cit.*, pp. 3-4 e em Augusto Filipe Simões, *op. cit.*, pp. 18-21, questionando este a autenticidade deste despacho e mais crendo tratar-se de um apócrifo. Para a descrição da máquina voadora vide Visconde de Faria, *Reproduction fac-similé d’un dessin à la plume de sa description et de la pétition adressée au roi Jean V (de Portugal) en langue latine et en écriture contemporaine (1709) retrouvés récemment dans les archives du Vatican du célèbre aéronéf de Bartholomeu Lourenço de Gusmão*,

Apoiando as suas experiências, a 19 de Abril concede D. João V o solicitado privilégio⁸, apresentando Gusmão no *Manifesto Sumário para os que ignoram poder-se navegar pelo elemento do Ar* argumentos da possibilidade da aeronáutica. Na construção do invento foi tra-balhando com o apoio do marquês de Fontes, D. Rodrigo Anes de Sá Meneses e Almeida, logo se fazendo sentir o interesse e a curiosidade por tal máquina, como ficou registado na literatura do tempo⁹: sinais de sátira bem evidentes ao apelidar o autor de *Voador* e o seu engenho de *Passarola*.

Se os versos ironizam o inventor, a gravura, que representa a máquina de voar – uma barcarola em forma de ave –, parece ser afinal uma *mistificação* do próprio Gusmão para “desviar as atenções dos importunos e curiosos”¹⁰. E seguramente que os havia. A forma como José Soares da Silva noticia o andamento dos trabalhos na *Gazeta em Forma de Carta*, é clara quanto à desconfiança e crítica que o instrumento sugeria. No registo de 15 de Maio de 1709 lê-se:

“O engenheiro uolante ja não gasta papeis, senão arames na fabrica do seu inuento dizem ter gasto muito, e ja passou pela chancelaria o seu Aluará, em que ElRey lhe concede o priuilegio de que só elle possa quebrar as pernas ou os narizes, como lhe fizer mais geito, e os mais o não possão fazer sob pena de morte; eu cuidaua, e ainda cuido, que

«l’homme volant», portugais, né au Brésil (1685-1724) précurseur des navigateurs aériens et premier inventeur des aérostats, Lausanne, Imprimeries Réunies S.A., 1917.

⁸ O alvará apresenta o conteúdo da petição que é o supra mencionado, mais se lendo: “me pedia lhe fizesse mercê conceder o privilegio de que pondo por obra o dito invento nenhuma pessoa de qualidade que for pudesse usar delle em nenhum tempo neste Reino e suas conquistas com qualquer pretexto sem licença delle supplicante ou de seus herdeiros sob penna e perdimento de todos os seus bens ametade para elle supplicante e a outra ametade para quem os acusasse e sobre as mais pennas que a mim me parecessem [...]”. Decide o rei que: “Hei por bem fazer-lhe mercê ao supplicante de lhe conceder o privilegio de que pondo por obra o invento de que trata nenhũa pessoa de qualidade que for possa usar delle em nenhum tempo neste Reino e suas conquistas com qualquer pretexto sem licença do supplicante ou de seus herdeiros sob penna de perdimento de todos os seus bens ametade para o supplicante e a outra ametade para quem os acusar e só o supplicante poderá usar do dito invento como pede na sua petição [...]”. I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João V*, livro 31, fl. 202v-203v.

⁹ Além das conhecidas décimas de Tomás Pinto Brandão publicadas no *Pinto Renascido*, lembro os menos citados poemas herói-cômicos de Pedro de Azevedo Tojal no *Foguetário* que dá voz ao próprio Gusmão: *Eu sou o Voador bem conhecido/Por meus varios ardis na Lusa Corte/Hum navio inventei que no Céu subido/Havia navegar do Sul ao Nôrte. Vide* Pedro de Azevedo Tojal, *Foguetario. Poema Heroi-Comico*, prefaciado e revisto por Mendes dos Remédios, Coimbra, França Amado-Editor, 1904. Transcrevam-se, pelo menos, alguns versos de Pinto Brandão bem expressivos da crítica com que foi recebido o invento de Gusmão, uns anteriores às suas experiências e outros posteriores à sua morte. Intitulam-se os primeiros *Ao novo invento de andar pelos ares*: “1ª Décima – Esta maroma escondida, / Que abala toda a cidade,/Esta mentira verdade,/Ou esta duvida crida;/Esta exhalção nascida/No Portuguez firmamento:/Este nunca visto invento/Do Padre Bartolomeu,/ Assim fôra santo eu,/Como ella he coisa de vento./ 2ª Décima – Esta féra passarola,/Que leva, por mais que breme;/Trezentos mil réis de arame/Sómente para a gaiola:/Esta urdida paviola,/Ou este tecido enredo:/Esta das mulheres medo/E enfim dos homens espanto;/Assim fôra eu cedo santo/Como se hade acabar cedo./”. Têm por título os segundos versos *A uma barquinha de coiro, em que navegava no Têjo um inglez, que aqui veio com ella, e a trazia dobrada debaixo do capote, emquanto a não estendia na agua, sendo o seu assento na pôpa, um odre, que enchia de vento*: “Quando eu vi a tal barquinha/Navegante carriôla,/Me lembrou a «Passarola»/De quem Deus tem que não tinha;/O inglez informado vinha/Do tal malgrado intento/E achou que da agua o invento/Era melhor que o do ar,/Mas não tem que se cançar/Que para mim tudo é vento./”Vide estes e outros sonetos da época que versejavam o invento de Gusmão em Afonso de E. Tauny, *op.cit.*, pp. 26-46.

¹⁰ Assim propõe Luís Ferrand de Almeida em “Bartolomeu Lourenço de Gusmão”, in *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. II, [Lisboa], Iniciativas Editoriais, reimp. 1979, p. 184.

sem que ElRey o dissesse, encorrerão nella, e tambem que o tal Padre o poderia fazer, sem que ElRey lho mandasse.

Por minha curiosidade estive uendo a especulativa deste mesmo inuento em Carne, no – Ente Dilucidado – que no fim do liuro o traz em termos próprios, com a mesma fabrica da Nao que este agora quer fazer, e com ser este liuro só de mostrar praticaveis muitos segredos da nattereza, neste de uoar hum homem sem embargo de hauer A. A. que o julguem possivel, diz este Autor que o tem por impraticaveis, e perigozissimo, e que não ha nem houue quem quizesse experimentalo: o mesmo creyo que uirá a ser este moço, se ja não he que nacesse em Horôscopo de quebrar a cabeça. Elle enfim vay con suteina adelante e ElRey lhe mandou dar as chaves da quinta do Duque de Aueiro a S. Sebastiam da Pedreira, para nella hauer de dispor o tal engenho, que só em arames ouço ter gasto 200 mil, tomaria eu saber quem lhe fez merce delles, que o Marques de Fontes, e o sogro Excelentissimo ainda que lha fazem de o apoiar, duuido que lhe queirão fazer para o contribuir. [...] O Voador não quiz a quinta do Duque de Aueiro e foy para a del-Rey em Alcantara, que diz he mais acomodada para a fabrica do seu invento.”¹¹

A verdade é que com o tempo a ironia de Soares da Silva esmorece. E nas informações de 15 de Agosto, depois de dar conta da convalescença do rei, acometido de falta de respiração, diz que assistiu o monarca:

“[...] a uarias comedias que agora se fizerão no Paço e hum dia destes ao voador, que na sua prezença na caza do Forte debaixo da das embaixadas foy fazer a primeira proua do seu engenho, leuando para isto hum globo de papel o qual dizia elle, que por si mesmo se hauia de eleuar aos ares, metendolhe dentro hũa vela acesa, e fazendo o a primeira uez, voou elle com breuidade, porque lhe pegou o fogo, e ardeu inteiramente, e para isto ha mais de quatro mezes que anda trabalhando nas tais fabricas, que pudera fazer em quatro horas, ao menos, ou ao mais em 24 como fez no segundo globo, que leuou no segundo dia ao Paço, o qual se não ardeu como o primeiro, fez o que qualquer fizera porque gastado pela luz o ar, que continha dentro o globo, o ar ambiente natural muito o arrebatou ao alto da casa como não tinha outra materia mais que papel, e assim tornou outra vez a decer como subira, sem fazer mais nada que he o que basta, para andar as 200 legoas por dia, e leuar as 40 arrobas de pezo. Se isto não se uira não se crera.”¹²

As fontes conhecidas não fornecem dados consistentes sobre o instrumento, muito embora as informações das experiências realizadas façam supor que se tratasse de um balão de ar aquecido. Terá sido a 5 (?) de Agosto de 1709 que Gusmão, numa sala do Paço, na presença de D. João V, tentou elevar um globo de papel que tinha sob a abertura uma pequena barquinha com um foco ígneo; balão que ardeu sem voar. Na segunda experiência, a 7 ou 8 desse mês, subiu o novo balão cerca de quatro metros e meio, até ao tecto da sala dos Embaixadores da Casa da Índia, diante de D. João V, da rainha, do nuncio apostólico, Cardeal Conti, do corpo diplomático e demais membros da corte.

¹¹ Vide José Soares da Silva, *Gazeta em Forma de Carta*, tomo I – Anos de 1701-1716, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1933, pp. 194-195 e 198.

¹² Vide idem, *ibidem*, pp. 208-209.

E, finalmente, a 3 de Outubro um outro “instrumento de voar”, lançado na ponte da Casa da Índia, elevou-se a grande altura.

Rudimentar, é certo, o padre Gusmão inventara um aeróstato, longe das anunciadas promessas¹³ e dificilmente se podendo comprovar a ideia difundida por diversos autores na segunda metade de Setecentos, de que o próprio *Voador* terá realizado uma ascensão na máquina que construira. Admitindo-se assim as suas tentativas para fazer subir no ar balões aquecidos¹⁴, por lendária se tem a versão de que terá realizado um voo entre o Castelo de S. Jorge e o Terreiro do Paço. Importante será pensar no impacto e discussão que as experiências terão tido¹⁵ e no sonho e persistência de Gusmão que o levou à Holanda para aí realizar alguns projectos. De regresso, concluiu, em 1720, o curso que interrompera para se dedicar às experiências que o celebrariam. Gozando de indiscutível prestígio na corte, fidalgo-capelão da Casa Real, reconhecido pregador¹⁶, encarregado pelo monarca de missões diplomáticas em Roma, membro da Academia Portuguesa, foi nomeado académico da instituída Academia Real da História. Deste labor se dá conta na *Collecção dos Documentos e Memórias da Academia Real da História*, tomo III. Mas é no domínio da física e da mecânica que a sua obra deve ser considerada, pelo menos no que aqui me interessa sobrelevar¹⁷. Espírito lúcido e esclarecido, bem Diogo Barbosa Machado ao afirmar que “logo nos primeiros annos deo manifestos indícios do grande

¹³ Se já se viu no inventor tanto uma atitude de génio quanto traços de ingenuidade, bastará talvez compreender a sua acção nas vias de pensamento do tempo e, logo, se dar por ultrapassada a questão dos precursores e pioneiros, sempre difícil de estabelecer na história da ciência. Como registo daquela visão lembre-se o citado estudo de Jaime Cortesão e para um entendimento da perspectiva sugerida vide George Sarton, *A History of Science*, Cambridge, Harvard University Press, 1959.

¹⁴ Experiências divulgadas no estrangeiro. Vide as notícias saídas nos periódicos de Viena, em Afonso de E. Taunay, *op. cit.*

¹⁵ Além destas actividades relacionadas com o equipamento voador, conhecem-se para esse período outras invenções mecânicas de Gusmão que constam da sua obra *Vários Modos de Esgotar sem Gente as Naus que fazem Água*, Lisboa, na Officina Real Deslandense, 1710.

¹⁶ Registado ficou o Sermão da Virgem Maria Nossa Senhora em huma festa, que a devoção de Sua Magestade lhe dedicou em Salvaterra, Lisboa, na Officina Real Deslandense, 1712; o Sermão na ultima tarde do triduo em que os Academicos Ultramarinos festejam a Nossa Senhora do Desterro. Prégado na igreja parochial de S. João de Almedina, Lisboa, por Antonio Pedroso Galvão, 1718 e o Sermão prégado na festa do Corpo de Deus na freguezia de S. Nicolau d'esta cidade, Lisboa, na Officina da Musica, 1721. Dotes oratórios enaltecidos e versejados por um contemporâneo, doutor Miguel de Castro Lara, Biblioteca da Ajuda, Miscelânea Poética, cod. 49-III-66, fls. 1-3, documento publicado pelo Visconde de Faria.

¹⁷ Interessado em experiências de diversa índole, a 18 de Setembro de 1721, é-lhe passada provisão de confirmação para si e seus sucessores da escritura de cedência e trespasse de Manuel Fernandes Calheiros do privilégio de “fazer carvão de terra artificial”. I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João V*, livro 56, fl. 249v. Ciente da valia das suas invenções a 18 de Julho de 1724 é-lhe concedido privilégio, por quinze anos, para que ninguém possa usar da máquina que inventara para moer, sob pena de perdimento da dita máquina e de três mil cruzados. Aí se lê que apresentara Gusmão petição de que “tinha descoberto modo para que todos os moynhos dagoa salgada e os de agoa doce que mohião por via de rodizio como tambem os moynhos e engenhos de asucar que mohião rasteiros podecem com a mesma quantidade dagoa moer muito mais do que mohião servindo-se para este fim de hua machina ou modo diversos do que os ditos moynhos e engenhos ao presente practicavão e porque o dito invento hera de huma utilidade publica tanto pelas faltas de farinhas que nestas cidades e outras muitas terras do Reino se experimentavão como por se poder aplicar a parte da dita agoa que sobejasse das moagens e fazer mover outras machinas como engenhos de serrar, forjas de ferreiro, moynhos de papel, lagares de azeite e ajudar muito a cultura dos asucares em grande beneficio de comercio [...]”. I.A.N./T.T., *Chancelaria de D. João V*, livro 66, fl. 324v-325r.

talento que lhe concedeu liberal a natureza, assim na admirável promptidão, com que compreheo as dificuldades da Filosofia, e Mathematica, como na prodigiosa memoria com que conservava as noticias mais reconditas da Historia Sagrada, e profana”¹⁸. Enaltecendo o saber científico e oratório, demonstrando o domínio de várias línguas – latina, francesa, italiana, grega, hebraica –, acentuando o “semblante modesto e afável”, elencando os títulos impressos, certo é que Barbosa Machado não faz qualquer alusão à invenção aerostática de Gusmão; “estudada reserva” sugere Inocêncio Francisco da Silva, pois “deveria saber tão bem, ou melhor que qualquer outro, como contemporaneo versado no conhecimento dos successos e occorrencias do seu tempo”, omitindo também o que diz respeito aos últimos dias do Padre Gusmão¹⁹.

Consagrado na historiografia pela importância das suas experiências, menos lúcido é o registo do final da sua vida, por certo devido a intrigas e dúbias denúncias. Evitou a perseguição da Inquisição fugindo para Espanha, ao que parece, por acusações de judaizante ou por se ter envolvido num caso de bruxaria. Durante a fuga, acompanhado pelo irmão, Fr. João Álvares de Santa Maria, carmelita²⁰, faleceu num hospital de Toledo. Tão denegrido fim para egrégios feitos! Mas gloriosa memória pela posteridade honrada. Em 1909, por impulso do Visconde de Faria é fundada, em Paris, a Academia Aeronáutica Bartolomeu de Gusmão; pela mesma iniciativa e a instâncias do Aero Clube de Portugal, atribui a Câmara Municipal de Lisboa, a 7 de Dezembro de 1911, o nome Bartolomeu de Gusmão à rua que dá acesso à porta principal do Castelo de S. Jorge, inaugurando-se, a 8 de Agosto de 1912, uma placa evocativa do suposto voo de 1709; dia em que no Rio de Janeiro recebe uma avenida o nome Bartolomeu de Gusmão; placa também colocada, pela mesma determinação, na igreja de Toledo, a 5 de Junho de 1912; dez anos depois era erigido em Santos um monumento a Bartolomeu de Gusmão.

Referência para a exaltação do primado da experiência e de uma mentalidade que vai surgindo desde meados do século XVII, com a crítica à escolástica e as polémicas entre Antigos e Modernos, Bartolomeu Lourenço de Gusmão é um inventor consciente da novidade das suas inovações, assim cuidando de salvaguardar, por via da lei, a respectiva propriedade intelectual. No rei encontra a receptividade aos privilégios das petições que apresenta para uso exclusivo dos seus inventos. Mas tudo leva a crer que a par da régia defesa da sua criatividade, se terá confrontado com atitudes de desconfiança e crítica, como deixa entrever a suspeição de transgredir a ortodoxia da fé. Num horizonte de historicidade que reflecte a capacidade do homem na inteligibilidade da natureza, marcada pela razão e pela experiência, Bartolomeu de Gusmão assume relevância com uma prática de teor modernizante, inserido numa realidade de visível resistência de concepções.

¹⁸ Vide Diogo Barbosa Machado, *Bibliotheca Lusitana*, tomo I, Coimbra, Atlântida Editora, 1965, pp. 463-464.

¹⁹ Inocêncio Francisco da Silva, *op. cit.*, p. 333.

²⁰ Terá sido por receio de mais severa acção do Tribunal do Santo Ofício que frei João optou por “delação voluntária” de erros da fé, como consta no processo de Inquisição [8 de Outubro de 1725]? Tendo sido assim absolvido e reconciliado. I.A.N./T.T., *Tribunal do Santo Ofício. Inquisição de Lisboa*, processo 15928.

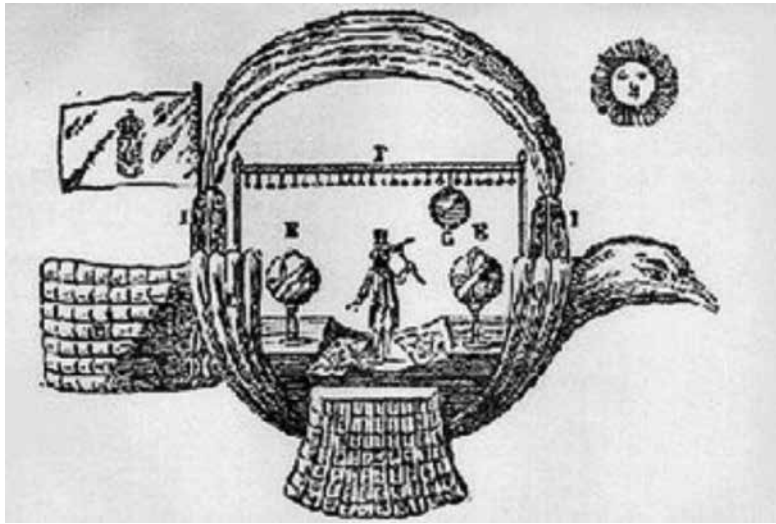
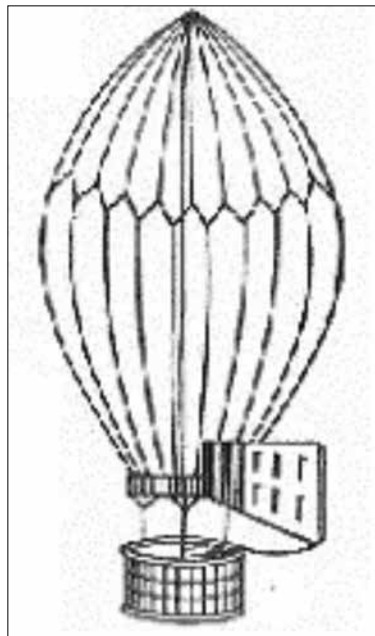


Imagem da Passarola Impressa no *Folheto* Editado por Simão Thaddeo Ferreira, em 1784 e falsamente datada de 1774
Fonte: Afonso de E. Taunay, *Bartholomeu de Gusmão e a sua prioridade aerostática*, [s.l., s.d.], separata do *Anuario da Escola Polytechnica da Universidade de S. Paulo*, 1935, entre p. 122 e p. 123



Interpretação da Descrição da Passarola, segundo José Ribas Cadaval, autor do *Tratado de Aeronáutica*, 1911
Fonte: Idem, *ibidem*, entre p. 194 e p. 195



Representação de Bartolomeu de Gusmão demonstrando
a sua experiência na Corte

(Óleo sobre tela de Bernardino de Souza Pereira, 1940, Museu Paulista)

Fonte: *Enciclopédia do Estudante*, vol. 15 – *História de Portugal*, Carnaxide,
Santillana Constância, Público, 2008, p. 148

MAGHREB – EUROPE BILAN DES RELATIONS ECONÓMIQUES ET SOCIALES

Comunicação apresentada pelo Prof. Rachid Ragala,
da Universidade Paris-IV, Sorbonne, em 23 de Junho

Les relations entre le Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie) et l'Europe sont le fruit de l'Histoire et de la Géographie (fig. 1, 2 et 3). Il convient de rappeler que les liens économiques avec le continent européen remontent à l'époque romaine, et que l'âge d'or de la civilisation ibéro-maghrébine date du Moyen âge.

Dès le 19^e siècle, la pénétration européenne au Maghreb a jeté les bases de la modernisation économique de l'Afrique du Nord qui, depuis, est arrimée à l'Europe par des liens privilégiés, notamment avec la France dont l'impact culturel est toujours perceptible. Le Maghreb compte ainsi une population de francophones plus importante que celles de certains pays européens.

La proximité géographique est, par ailleurs, un facteur indéniable qui explique les rapports privilégiés entre le Maghreb et l'Europe. En effet, le détroit de Gibraltar (fig. 1) n'a jamais été un obstacle entre ces deux ensembles régionaux : les migrations humaines et les échanges en tout genre ont tissé des liens économiques et culturels durables entre les deux rives de la Méditerranée.

Actuellement, l'Europe est le principal partenaire économique du Maghreb ; elle est le premier fournisseur et le premier client. Toutefois, le rapport entre les deux rives est inégal et hétérogène: l'Europe voit sa construction et son développement s'accélérer pendant que le Maghreb est sur la voie d'un développement lent et difficile.



Fig. 1 – Vue du détroit de Gibraltar ©R. Ragala, 2007

Quatorze kilomètres seulement séparent la ville espagnole de Tarifa (à gauche) des côtes marocaines (à droite). Au fond, à droite, se distingue le préside de Ceuta.



Fig. 2 – Les bassins de salaison de poissons, site romain de Lixus (Larache, Maroc) ©R. Ragala, 2008



Fig. 3 – Siège du Consulat du Portugal datant du 19ème siècle, à Essaouira, ancienne Mogador (Maroc) ©R. Ragala, 2008



Fig. 3A – Détail de l'inscription au Siège du Consulat portugais ©R. Ragala, 2008

A – UNE INTENSITÉ DES LIENS ÉCONOMIQUES

Les intérêts économiques de l'Europe au Maghreb sont considérables. Cet espace est, en effet, doté de grandes potentialités : minière, énergétique, maritimes et agricoles, sans oublier l'opportunité d'un marché de 70 millions de consommateurs.

Pour le Maghreb, l'Europe, forte de son marché et de son niveau de vie élevé, est un client de tout premier plan (fig. 4) et un débouché aux exportations de matières premières brutes ou transformées ; elle fournit des

équipements et finance des projets de développement. Les échanges économiques se caractérisent par la prépondérance des exportations vers l'Europe et la primauté des importations en provenance de l'Europe. Cette relation privilégiée s'est mise en place au détriment de l'axe inter-Maghreb dont la part des échanges reste inférieure à 2 %.

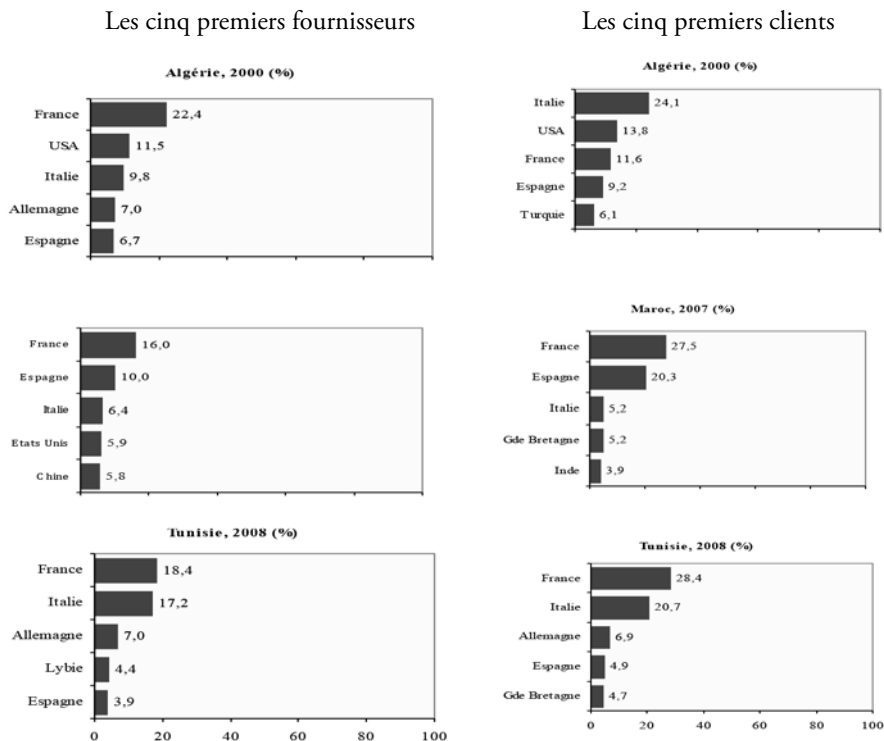


Fig. 4 – Les principaux clients et fournisseurs du Maghreb

Sources – Algérie: Ambassade de France, 2001; Maroc: Haut Commissariat au Plan, 2008;

Tunisie: Institut National de la Statistique, 2009

1 – Le poids stratégique des hydrocarbures

L'énergie est une valeur sûre dans les échanges Europe-Maghreb. Près de 20 % des importations européennes d'hydrocarbures proviennent de l'Afrique du Nord. L'Algérie est surtout concernée et, dans une moindre mesure, la Tunisie: l'Algérie produit 57 millions de tonnes, la Tunisie 4,5 millions de tonnes (fig. 5).

Transmed I approvisionne l'Italie via la Tunisie et la Sicile, avec une Devant la place de plus en plus importante du gaz naturel dans le rapport énergétique de l'Europe, l'Algérie avec ses importantes réserves mondiales bénéficie d'un poids considérable. Outre l'exportation par méthanier (ligne maritime du GPL qui relie Arzew à Marseille), les bassins gaziers d'Algérie sont reliés physiquement à l'Europe par deux gazoducs: capacité de 25 milliards de m³;

Transmed II, également appelé GME, approvisionne l'Espagne et le Portugal, via le Maroc et le détroit de Gibraltar avec une capacité de 10 milliards de m³. Cette réalisation, en dépit des relations tendues entre l'Algérie et le Maroc, permet au royaume marocain démuné d'hydrocarbures de recevoir en redevance 7 % du gaz qui transite sur son sol.

Ces deux projets ont été en grande partie financés par l'Europe sur la base de négociations bilatérales.

Les revenus des hydrocarbures ont permis à l'Algérie de financer ses programmes d'industrialisation et d'équipements, et participent au paiement des importations des produits alimentaires, et de la facture céréalière.

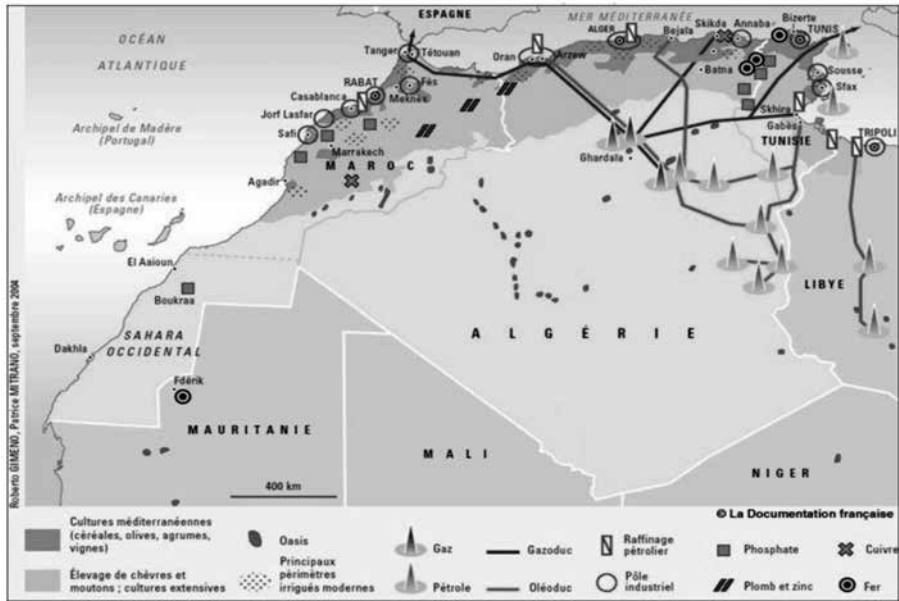


Fig. 5 – Les ressources au Maghreb, en 2004

Sources: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr>

2 – Le Maghreb, un arrière-pays pour la pêche européenne

La coopération dans le domaine de la pêche intéresse d'une part l'Europe, notamment la France, l'Espagne et le Portugal, d'autre part le Maroc et, dans une moindre mesure, la Tunisie et l'Algérie (fig. 6 et 7).

Pour l'Europe, les enjeux sont importants d'où la mise en place d'une politique commune qui encadre la coopération dans ce domaine. En effet:

- l'Europe est la 4^e puissance mondiale en matière de pêche maritime;
- l'Europe connaît une détérioration de ses stocks, et un déséquilibre entre ses ressources halieutiques disponibles et ses capacités de pêche;
- le secteur occupe plus de 300 000 pêcheurs, et une crise dans ce domaine menace deux millions d'emplois liés aux activités indirectes.

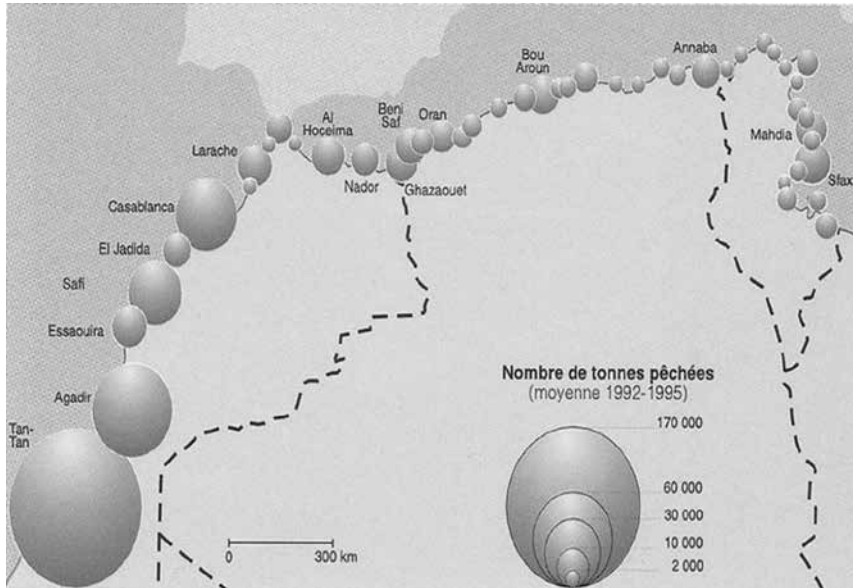


Fig. 6 – Répartition du potentiel de pêche dans les ports maghrébins

Source: M. Cote, 1998

Pour le Maroc, doté de 3 000 km de côtes atlantiques, et d’une zone de pêche qui s’étend sur 200 miles (contre 120 pour l’Algérie et la Tunisie), la pêche est considérée comme un secteur à haute valeur économique, et une contrepartie naturelle en l’absence de pétrole et de gaz.

C’est une richesse halieutique monnayable, source de devises, qui participe à l’équilibre de la balance des paiements, c’est un secteur qui dispose de grandes potentialités de création d’emplois.



Fig. 7 – Station service près d’Agadir entièrement occupée par les poids lourds espagnols de transport de poissons ©R. Ragala, 2008

Ces intérêts communs ont donné lieu à plusieurs accords de pêche, non sans quelques difficultés. En effet, chaque partie s'acharne à obtenir le maximum de concessions lors des négociations.

Dans ses rapports de force avec l'Europe, le Maroc a conditionné la signature de plusieurs accords de droit de pêche à :

- une compensation financière de plus en plus importante;
- une assistance technique;
- des concessions tarifaires pour les exportations des produits de la mer, et ce malgré les réticences de l'Espagne et du Portugal qui dénoncent souvent la partie commerciale des accords de pêche (M. Ben El Hassan Alaoui, 1994).

Etant donné l'intérêt de la pêche pour son économie, l'Espagne a souvent lié la rétrocession de son espace colonial dans le Sud marocain à des accords de pêche: accord de 1969 (enclave de Sidi Ifni); accord de 1977 (Sahara occidental).

Par ailleurs, le Maroc dans son accord de 1992 a usé du poids de ce secteur pour obtenir des concessions quant aux exportations de tomates et d'agrumes.

Le Maroc accorde à l'Europe près de 650 licences de droit de pêche dans ses eaux territoriales, mais reste intransigeant quant à la période de repos biologique (3 mois) pour préserver ses ressources.

3 – Des échanges inégaux et conflictuels dans le domaine agricole

Le Maghreb a longtemps été considéré comme le verger par excellence de l'Europe. La France avait accentué ses efforts pour spécialiser ses colonies

dans les produits méditerranéens destinés aux exportations, au détriment d'une agriculture visant en priorité l'autosuffisance alimentaire.

C'est ainsi que l'Algérie était devenue un pays grand exportateur de vin, le Maroc grand exportateur d'agrumes et de tomates, et la Tunisie spécialisée dans l'exportation des produits issus de l'oléiculture.

Ce modèle a perduré jusqu'à 1970 pour l'Algérie, avec l'avènement de la révolution agraire, et jusqu'au milieu des années 80, pour le Maroc et la Tunisie où les exportations agricoles étaient à leur maximum.

Des investissements considérables ont été absorbés par ce secteur, prenant la forme de grands projets d'agriculture irriguée, misant sur le développement des exportations vers l'Europe. Pour le Maroc, près de 90 barrages ont été construits : la superficie d'un million d'hectares irrigués, tant voulu par le roi Hassan II, est aujourd'hui atteinte, voire dépassée.

Mais, aujourd'hui, les portes de l'Europe se ferment aux exportations agricoles maghrébines sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs :

- l'Union européenne a été consolidée, dans le domaine agricole, par l'entrée de la Grèce en 1981 (concurrent direct de la Tunisie), de l'Espagne et du Portugal en 1986. En conséquence, l'Europe a atteint l'autosuffisance en matière de productions agricoles méditerranéennes;

- les avancées des techniques biologiques et agronomiques ont mis fin à l'avantage du Maghreb en ce qui concerne la précocité et le coût de sa production;
- les pays de l'Europe méditerranéenne imposent donc une admission de plus en plus étroite et encadrée des produits agricoles maghrébins, et accordent un régime préférentiel à ses nouveaux membres;
- Parallèlement à ces blocages, les importations agricoles en provenance de l'Europe sont vitales pour l'Algérie, notamment quand il s'agit de céréales, base de l'alimentation au Maghreb. La dépendance céréalière des trois pays du Maghreb à l'égard de l'Europe, et surtout de la France, est devenue permanente.

En conclusion, les rapports dans le domaine agricole sont des rapports inégaux et conflictuels. Les pays de l'Europe méditerranéenne restent réticents à un libre échange dans le domaine agricole. Aussi, la politique de développement agricole menée jusqu'à présent, au Maroc comme en

Tunisie, est-elle menacée avec des conséquences désastreuses sur le monde rural, déjà touché par les épisodes répétitifs de sécheresse et par l'exode rural.

4 – La dépendance des pays maghrébins dans le domaine industriel

Au lendemain des Indépendances, l'héritage français dans le domaine industriel a été insignifiant du fait de la prépondérance des activités extractives des richesses du sol et du sous-sol, et non transformatrices. Au départ des Français, les exportations des produits transformés s'élevaient tout juste à 5 %.

Après l'Indépendance, deux politiques industrielles seront menées au Maghreb:

► **L'Algérie**, forte des ressources financières que lui procurent les hydrocarbures, va prôner la politique de « l'industrie industrialisante » dirigée par l'Etat dans un cadre socialiste, avec l'espoir d'acquérir une indépendance totale dans ce domaine, voire de devenir un modèle pour les pays en voie de développement et un concurrent aux grands pays industrialisés.

Faute de cadres, de savoir-faire, de bonne gestion et d'un marché intérieur conséquent, c'est l'échec: l'Algérie continue d'importer l'équipement industriel ainsi que les biens de consommation (fig. 8).

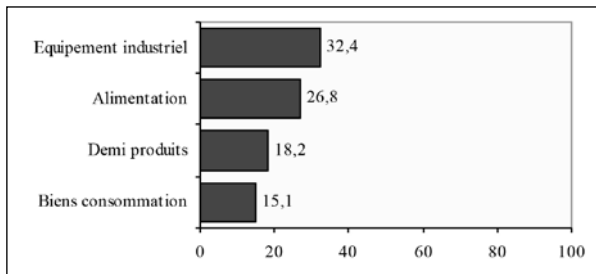


Fig. 8 – Les grands postes des produits importés par l'Algérie, en 2001

Sources: D'après l'Ambassade de France en Algérie, 2001

► Pour la **Tunisie et le Maroc**, mis à part quelques noyaux d'industrie chimique, la politique industrielle va encourager les investissements dans le secteur manufacturier d'exportation, consommateur de main-d'œuvre abondante du fait de la démographie, et générateur de devises.

Cette politique libérale de sous-traitance internationale a été encouragée par les Etats tunisien et marocain, qui ont vu dans la division internationale du travail et les délocalisations industrielles une chance à saisir, susceptible de créer une dynamique industrielle qui faisait jusque-là défaut, et une possibilité de résorber en partie le chômage.

Cependant, malgré la proximité de l'Europe, en tant qu'acteur, commanditaire et débouché principal dans le domaine industriel, le processus d'industrialisation n'a pas fait la fortune du Maghreb, contrairement aux pays du Sud-Est asiatique.

Plusieurs raisons à cela, notamment:

- le retard considérable dans la réalisation d'infrastructures;
- mise en place timide de mesures incitatives et attractives pour les investisseurs européens (zones franches, par exemple);
- la concurrence des pays asiatiques dont la main-d'œuvre est moins chère.

Les rapports euro-maghrébins dans le domaine industriel sont déséquilibrés et fragiles. Les besoins du marché maghrébin en produits industriels sont en développement constant d'où la prépondérance des importations en provenance d'Europe, en particulier de la France: machines et équipements, biens de consommation industrielle. Mais ces importations pèsent lourdement sur la balance commerciale de ces pays et aggravent leur endettement à court et moyen termes. Quant aux exportations industrielles maghrébines vers l'Europe, mis à part les produits de textile – secteur lui-même fragilisé par la conjoncture économique internationale – l'essentiel concerne les matières premières brutes; c'est le cas notamment des phosphates marocains ou des autres minerais comme le fer ou le zinc.

Pour remédier à ces échanges inégaux entre les deux rives de la méditerranée, et dans l'espoir d'un développement durable fondé sur des relations de complémentarité, le Maghreb mise sur la construction d'un marché unique maghrébin et sur les retombées de l'instauration d'une zone de libre échange en Méditerranée.

B – UNE PROXIMITÉ GÉOGRAPHIQUE FAVORABLE AUX MIGRATIONS

Deux types de flux de nature différente coexistent, aux retombées économiques considérables sur les pays du Maghreb.

1 – Les migrations de travail sont essentiellement des flux Maghreb-Europe

En effet, durant les «trente glorieuses», l'Europe de l'Ouest en plein essor économique, mais disposant d'une main-d'œuvre insuffisante, fait appel à un vaste mouvement

migratoire provenant de leurs anciennes colonies (fig.9): les Indes et les Antilles pour la Grande-Bretagne; l’Afrique du Nord pour la France (fig. 10).

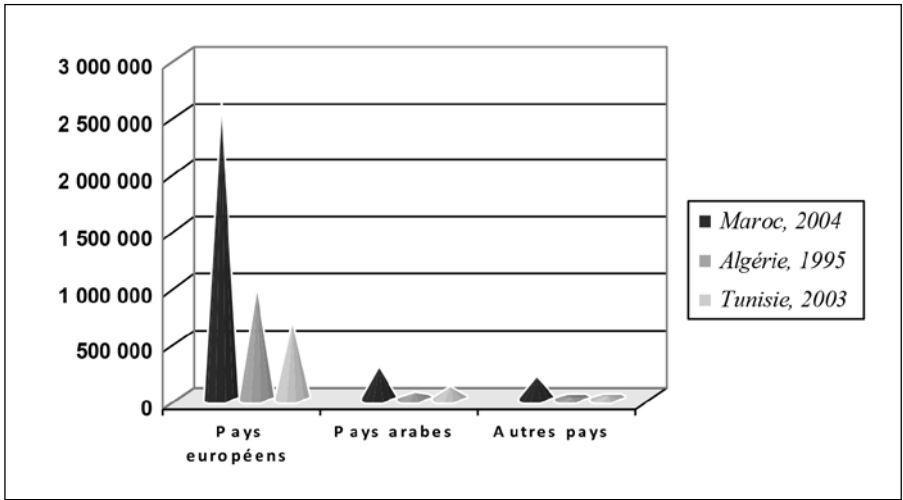


Fig. 9 – La prépondérance de l’émigration maghrébine vers l’Europe
Sources: M. Khachani. In: www.redamed.com

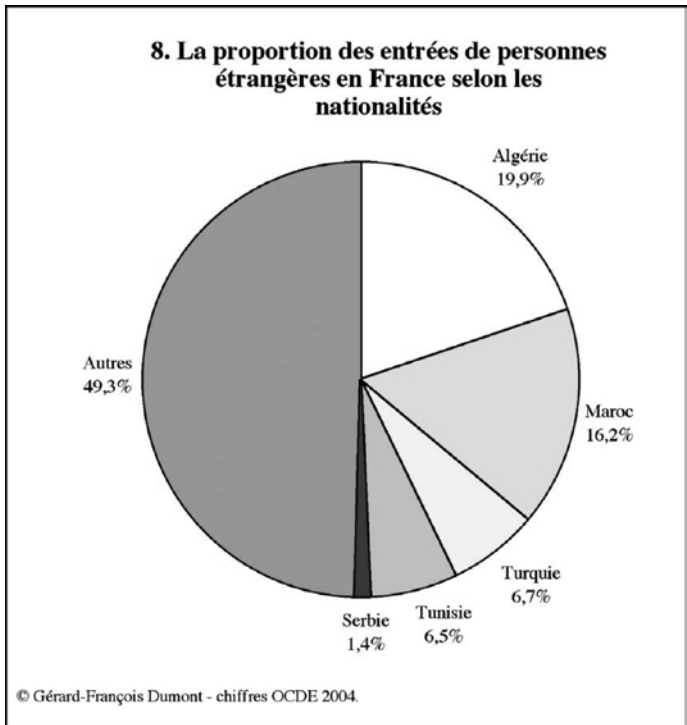


Fig. 10 – La France demeure un important foyer d’accueil des Maghrébins

Les populations immigrées ont largement participé aux fondements de la prospérité européenne. Actuellement, la population maghrébine en Europe se situe entre 1,5 et 2 millions de résidents légaux. Cette source de main-d'œuvre, loin de se tarir, est alimentée par le flux de clandestins, malgré les accords de Schengen et l'instauration de frontières communes.

Ces flux de clandestins se dirigent essentiellement vers l'Espagne et l'Italie en raison de la croissance économique de ces pays, conjuguée à la fragilité des frontières maritimes et à la proximité géographique (fig. 11). Aussi, les pays maghrébins sont-ils devenus, de plus en plus souvent, des bases de départ pour les candidats à l'émigration, non seulement maghrébins mais aussi africains, voire asiatiques. Enfin, le chômage encourage le départ vers l'Europe d'une population plus jeune, plus citadine et plus qualifiée, profil que ne possédaient pas les premiers migrants des années 60.

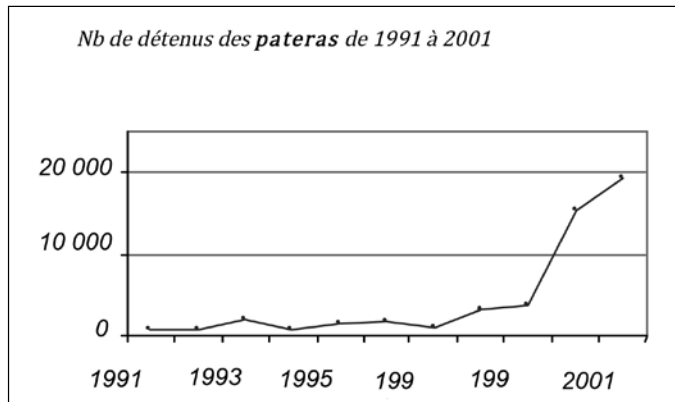


Fig. 11 – Accélération de l'émigration clandestine vers l'Espagne
Source: D'après le Ministère de l'Intérieur - Sous direction des étrangers (Espagne).

In: *El País* du 10 janvier 2002.

Pour le Maghreb, les ressortissants maghrébins en Europe sont perçus d'abord comme une source considérable d'approvisionnement en devises, du fait des transferts réguliers vers les pays d'origine (fig. 12). Par ailleurs, les travailleurs immigrés participent de plus en plus à la dynamique économique de leur région d'origine dans le domaine du bâtiment, mais aussi en matière d'équipements dans l'agriculture, l'industrie ou encore la santé.

Pour l'Europe, les phénomènes migratoires en provenance du Sud est une question épineuse. Elle touche à des questions de sécurité et pose le problème de l'intégration des populations étrangères. Faute de frontières hermétiques, et pour lutter contre ces flux, l'Europe propose l'aide au retour pour les travailleurs réguliers, ou la reconduite aux frontières pour les non-réguliers. Mais, par la mise en place de programmes d'aide au développement économique dans les pays d'origine, l'Europe espère surtout s'attaquer aux sources du problème, à savoir le sous-emploi et le sous-développement qui rongent la Méditerranée du Sud.

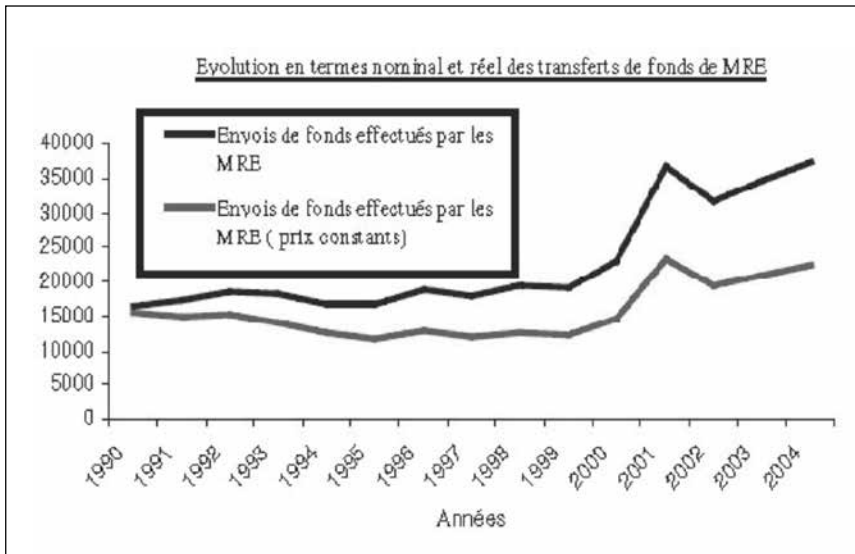


Fig.12 – Les transferts de fonds des Marocains résidents à l'étranger (MRE)

Sources: M. Khachani. In: www.redamed.com

Les flux Europe-Maghreb concernent, soit des expatriés, soit des flux touristiques, avec une prédominance de la population française.

Lors des Indépendances, on comptait 1,5 million de résidents européens au Maghreb. Alors que la décolonisation a été quasi-immédiate en Algérie, la plupart des européens ont continué à vivre au Maroc où la décolonisation agraire s'y est déroulée sur une période de 18 ans. Rappelons, pour mémoire, que la récupération des dernières terres de fermiers français eut lieu en 1965. Dans une moindre mesure, les résidents européens sont également restés en Tunisie où la décolonisation s'est étalée sur une période de 8 ans.

Par la suite, la forte présence française au Maroc et en Tunisie entraine dans le cadre de la coopération technique et d'enseignement, afin d'accompagner les jeunes pays indépendants dans la formation des cadres nécessaires.

Depuis les années 70, l'arrivée sur le marché du travail de cadres maghrébins et la mise en œuvre de programmes d'arabisation de l'enseignement ont conduit le Maghreb à réduire considérablement le nombre de sa population étrangère.

En Algérie, la part de la population européenne a fortement diminué en raison de la situation politique. Au Maroc et en Tunisie, on constate un regain de l'attractivité pour des raisons évidentes d'ouverture économique, et par la mise en place de mesures très avantageuses pour les investisseurs.

Sur 200 500 résidents français en Afrique, 87 000 vivent au Maghreb, soit près de la moitié (ministère des affaires étrangères, 2007). Près de trente établissements scolaires français sont ainsi ouverts au Maroc, et onze en Tunisie.

2 – La population européenne est le premier client du secteur touristique maghrébin

L'importance des migrations européennes de tourisme et de loisir s'explique par des facteurs essentiellement géographiques et culturels. On compte entre 50 et 60 % de Français, d'Espagnols, d'Italiens, d'Anglais et d'Allemands.

Ce secteur dominé par la Tunisie et le Maroc tient une place prépondérante dans l'économie de ces pays. Le tourisme international, pourvoyeur de devises sans avoir besoin de recourir aux exportations, occupe ainsi la deuxième place dans l'apport de devises. La clientèle européenne participe donc au rééquilibrage de la balance commerciale des pays maghrébins. Elle dynamise indirectement la consommation et les services annexes à l'activité touristique, et contribue également à la sauvegarde du patrimoine. L'Europe, mais aussi la Banque mondiale, ont activement financé ce secteur afin que ces pays faiblement industrialisés parviennent à financer les importations, leurs projets de développement, mais aussi pour régler le fardeau de la dette extérieure.

Pendant, ce secteur très sensible à la conjoncture politique internationale reste fragile. Les événements du Moyen-Orient, la recrudescence du terrorisme ou encore l'inquiétude que suscite la montée de l'intégrisme musulman, fragilisent les efforts réalisés par le Maroc et la Tunisie dans ce domaine. Ces deux pays doivent leur salut à leur modèle de tolérance et surtout à la stabilité politique de leurs institutions.

CONCLUSION

Pour aider les pays du Maghreb dans leur voie de développement respective, la Communauté européenne a signé, depuis 1976, avec l'Algérie, le Maroc et la Tunisie plusieurs accords de coopération accompagnés d'aides financières.

Entre 1976 et 1996, l'Europe a accordé près de 3 milliards d'euros (2,782) pour l'aide à l'irrigation et au développement rural, pour le développement des infrastructures et de l'assainissement urbain, la création de PME, etc.

Le Maroc, considéré comme le bon élève du Maghreb, est le premier bénéficiaire de l'aide financière.

► Cependant, à l'heure de la mondialisation, le Maghreb juge cette aide insignifiante en comparaison à l'apport des États-Unis et des pays du Golfe.

► Les inquiétudes sur le devenir des relations euro-maghrébines sont réelles de part et d'autre de la Méditerranée.

Pour le Maghreb

- L'ouverture européenne en direction des pays de l'Est risque de réduire, du fait de la concurrence, la coopération commerciale, financière, et la migration de travail à destination de la rive Nord de la méditerranée;

- La prépondérance des relations bilatérales Sud-Nord au détriment d'une coopération inter-maghrébine affaiblit le poids économique et politique du Maghreb et ses rapports avec l'Europe;
- En effet, depuis la signature à Marrakech du traité de la création de l'Union du Maghreb arabe (UMA) en 1989, avec l'objectif d'une union économique, la mise en place d'un marché commun avant fin 2000 n'a toujours pas vu le jour; non pas pour des raisons techniques (pour preuve, le gazoduc), mais pour des raisons essentiellement géopolitiques: Sahara occidental, embargo sur la Libye suite à l'affaire de Lockerbie, situation politique de l'Algérie liée à l'activisme des intégristes religieux.

Pour l'Europe

- Un Maghreb sous-développé, peuplé d'une population jeune, et politiquement instable pourrait représenter une menace régionale incontestable;
- Cela impose l'urgence, selon les termes de l'Union européenne, de la «définition d'un espace commun de paix, de prospérité partagée»;
- C'est dans cet esprit qu'est né le projet de « partenariat euro-méditerranéen » à Barcelone, en 1995, pour lequel le Maroc et la Tunisie ont déjà signé les accords d'association; les négociations sont en cours pour l'Algérie;
- Ce grand projet, dont l'objectif est l'instauration d'une zone de libre échange euro-méditerranéenne à l'horizon de 2010, nécessite la mise à niveau des pays de la rive Sud, tant au niveau économique qu'aux niveaux social et environnemental.

En conséquence, l'aide européenne aux pays du Maghreb s'est accrue considérablement à partir de 1992-1996, près de quatre fois plus qu'en 1987-1991 (fig. 13). Ainsi, l'Europe est devenue le premier fournisseur d'aide non militaire, et le premier soutien et accompagnateur des réformes nécessaires au Maghreb.

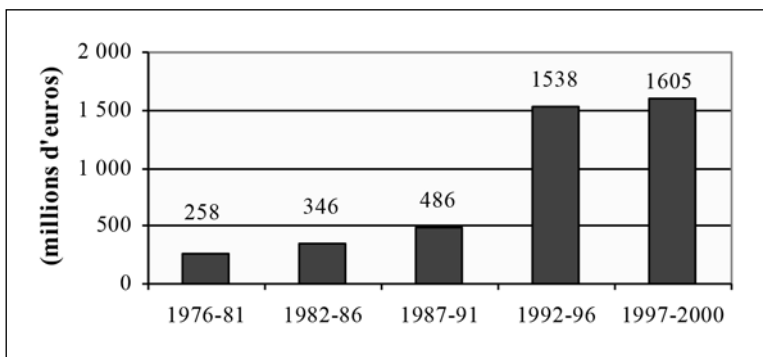


Fig. 13 – L'aide financière européenne au Maghreb, de 1976 à 2000

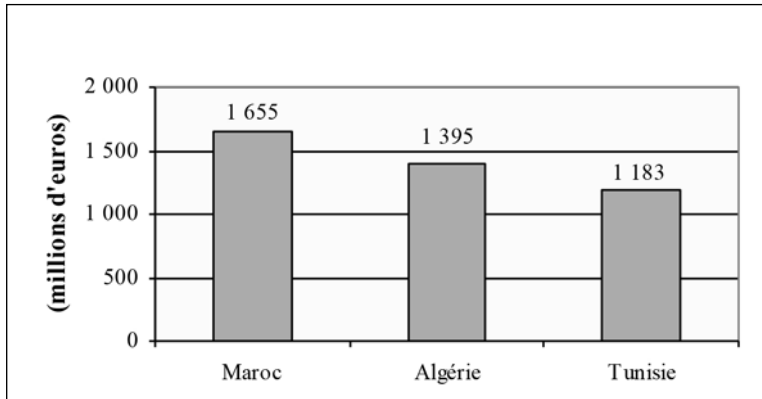


Fig. 14 – L'aide financière européenne selon le pays, de 1976 à 2000

Source: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr>

Le Maroc, occident du monde arabo-musulman et pays modèle du partenariat euro-méditerranéen, est le premier bénéficiaire de l'aide européenne. Il souhaite concrétiser son attachement à l'Europe par la construction d'une liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar, soit par un pont long de 28 km (8 milliards dollars), soit au moyen d'un tunnel ferroviaire de 36,8 km (5 milliards dollars). Les études de faisabilité sont déjà réalisées ; il ne manque plus que les financements. En attendant, le Maroc renforce sa position stratégique sur la rive sud du détroit de Gibraltar par la réalisation du grand port international Tanger-MED. Ce port franc est appelé à devenir un nœud modal dans les liaisons maritime entre l'Europe et le reste du monde. L'Algérie, quant à elle, projette la construction d'un deuxième gazoduc qui reliera directement, à travers la méditerranée, les gisements gaziers sahariens à l'Europe du Sud.

Depuis la présidence portugaise de l'Europe, le Portugal souhaite négocier un statut avancé avec le Royaume du Maroc. De son côté, le Maroc est soucieux d'équilibrer ses rapports économiques avec les pays de la péninsule ibérique (Espagne et Portugal) dont il est lié par des traités d'amitiés, de bon voisinage et de coopération. Plus de 140 entreprises portugaises opèrent déjà au Maroc (Conduril, Somafel, Cimpor, etc.). Les entreprises portugaises de bâtiment et travaux publics ont décroché de nombreux contrats, comme la réalisation de deux Palais des Congrès à Marrakech, d'une partie de la rocade méditerranéenne reliant Tanger à Saïdia, et la construction de la ligne ferroviaire Taourirt-Nador et Jorf Lasfar-Nouaceur, sans oublier le dédoublement de la voie ferrée Meknès-Fès. Le Portugal, onzième client et dix-neuvième fournisseur mondial du Maroc, participe à la marche du développement du Maghreb. Plus encore, il est une pièce maîtresse dans le dialogue euro-méditerranéen, en général, et euro-maghrébin, en particulier.

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire statistique du Maroc. Haut commissariat au Plan, 2008, 762 p.

BEL HASSAN ALAOUI (M.) - *La coopération entre l'Union européenne et les pays du Maghreb*. Paris, Nathan, 1994, 237 p.

COTE (M.) - *Le Maghreb*. La Documentation française, dossier n° 8002, 1998, 64 p.

DUMONT (G. F.), VERLAINE (P.) - *Atlas de l'Union européenne élargie*. Paris, Iris-diploweb.com, 2008, 59 p.

DUMONT (G. F.) - *La Méditerranée, un espace migratoire majeur dans le monde*. In: www.strategicsinternational.com, 18 p.

HAMROUCH (M.) - *Maroc-Portugal : un nouvel élan de coopération*. In : <http://www.aujourd'hui.ma>, 2007, 1 p.

KHACHANI (M.) - *La question migratoire dans les relations euro-maghrébines*. In: www.redamed.com, 19 p.

Le commerce extérieur de l'Algérie au premier semestre 2001 - Ambassade de France en Algérie, mission économique et financière, 2001, 5 p.

Union européenne - Maghreb, 25 ans de coopération, 1976-2001. Commission européenne, Direction Moyen et Proche-Orient, Méditerranée Sud, 2002, 12 p.

In http://europa.eu.int/comm/external_relation.

Sites Internet:

- Institut national de la statistique, Tunisie. In/ <http://www.ins.nat.tn>, 2009

- La Documentation française, France.

In <http://www.ladocumentationfrancaise.fr>

Ministère des Affaires étrangères et européennes, France. <http://www.diplomatie.gouv.fr>

NOVAS PRIORIDADES E NOVOS HORIZONTES ESTRATÉGICOS: A ÍNDIA NO OCEANO ÍNDICO

Resumo da comunicação apresentada pelo
Mestre Constantino Xavier, em 30 de Junho

O facto de, numa recente edição da influente revista *Foreign Affairs*, Robert D. Kaplan ter designado o Oceano Índico como “o epicentro” dos desafios estratégicos mundiais do século XXI, atesta bem a importância que aquele espaço representa para o futuro da política internacional. Vários indicadores demonstram esta centralidade.

É nas suas águas que se produz mais de 40% da produção petrolífera *offshore*. Pelas suas principais vias de navegação, em particular pelos estreitos de Malaca e de Ormuz, passam anualmente milhares de super-contentores que garantem o transporte de bens e recursos energéticos sem os quais a economia internacional entraria em colapso imediato. Por conseguinte, é também um dos palcos de acção privilegiados para as novas ameaças à segurança internacional, incluindo os movimentos de pirataria e terrorismo oceânico. É nas suas águas que se desenrola uma das mais tensas competições estratégicas entre as principais forças navais do mundo, destacando-se as dos Estados Unidos, da Índia, da China e do Irão. Finalmente, como terceiro maior oceano do mundo, banhando das faixas costeiras mais densamente povoadas, a crescente poluição, alterações climáticas e outras catástrofes naturais apresentam-se como graves ameaças à segurança humana daquela região.

Esta comunicação aborda o espaço geopolítico do Oceano Índico de uma perspectiva indiana. Tradicionalmente o braço menos desenvolvido das Forças Armadas da Índia, a Marinha indiana tem sido alvo de grandes mudanças e fortes investimentos na última década. Esta nova vocação marítima é oficialmente justificada por Nova Deli com o seu ambicionado estatuto de “grande potência” extra-regional, mas há vários factores concretos que motivam este alargamento dos horizontes estratégicos indianos para Sul, para além do eterno contencioso continental com o Paquistão: a necessidade de segurar as suas vias de transporte e acesso a recursos energéticos no Médio Oriente e em África (mais de 90% das suas importações petrolíferas dão-se por via marítima), a urgência em proteger as suas faixas costeiras de infiltrações, ataques terroristas, migrações e tráfico ilegal, bem como a crescente presença de forças navais chinesas na sua imediação regional da Ásia do Sul.

Traçando um perfil geral da Marinha indiana e contextualizando a sua renovada importância nas prioridades estratégicas de Nova Deli, esta comunicação aborda várias áreas centrais, como as infra-estruturas, equipamentos, cooperação e projecção de poder, que a Índia tem desenvolvido nos últimos anos para realizar as suas ambições de possuir uma *Blue Water Navy*. Tendo em conta a crescente presença naval portuguesa e europeia naquelas águas, no âmbito da OTAN, conclui-se com a elaboração de vários cenários possíveis em que a Marinha indiana poderá influir decisivamente na estabilização e segurança do Oceano Índico.

RODAS DE CALCULAR PORTUGUESAS NO INÍCIO DE SEISCENTOS

Comunicação apresentada pelo académico
Carlos Juzarte Rôlo, em 7 de Julho

Rodas de Calcular Portuguesas no início de Seiscentos

No início do Verão de 2006, encontrava-me na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra a cotejar dois documentos quando o Sr. Simões, técnico da Biblioteca e conhecedor da minha paixão por linhas escritas à mão, surgiu com um manuscrito. Pousou-o na minha mesa e disse-me:

- Já conhece este?

Deixei o que estava a fazer e abri-o. Fiquei estupefacto!

Páginas e páginas lindamente coloridas contendo gráficos, tabelas, figuras simples e complexas, algumas com rodas de calcular, sucederam-se perante os meus olhos. Estava perante uma “fábula”, uma “fábula” datada de 1593 e catalogada como o manuscrito 440 da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.

Pouco mais tarde, falei com o comandante Malhão Pereira e, logo combinámos encomendar a digitalização do manuscrito. Tempos depois recolhi na Biblioteca nove CD que continham, primorosamente digitalizadas pelo Sr. Simões, todas as páginas da obra.

É preciso que se diga que este manuscrito não é um ilustre desconhecido. O Professor Luís Albuquerque¹ citou-o por três vezes em 1972, 1973 e 1988 e o Doutor Luís Miguel Nunes Carolino, referiu-se a ele sua tese de doutoramento no ano 2000.

O catálogo dos manuscritos da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, diz tratar-se de um volume brochado, em pergaminho flexível, que tem por título completo:

Livro de lembrã(n)cas dos planetas repartido em quatro / tratados – o prim(ei)ro trata da [Lua] – o 2º do [Sol] – / o 3º dos 5 planetas – o 4º trata de cousas diffe/rentes e curiosas – algu(m)as vam em latim – e outras em / Romã(a)ce pera que que(m) o não souber posa gosar das que / achar em Romance – e tudo sub Censura Sanctae / Matris Ecclesiae feito este anno de 1593 ad laude(m) dei (em louvor de Deus).

Acrescentando ser o manuscrito “profusamente ilustrado a cores, com desenhos e tabelas. Diversas das suas imagens têm componentes quinéticas, complexas nalguns casos, algumas já incompletas”.

¹ Curso de história da náutica. Coimbra, Almedina imp. 1972, Textos portugueses mal conhecidos respeitantes à marinharia do século XV... “O Comércio do Porto”, Porto, 15 de Maio de 1973, Instruments for measuring altitude and the art of navigation, Lisboa, 1988. Astrologia Luís Miguel Nunes Carolino, Agant corpora coelestia in sublunarem mundum an non? Ciência, astrologia e sociedade em Portugal, 1593-1755, (Doutoramento, 2000).

A Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra não tinha ideia da proveniência do manuscrito, embora acreditasse tratar-se de um original.

Após ter em mão a digitalização do manuscrito comecei a ler a parte escrita em Romance, o português falado na altura, e convidei o meu amigo Dr. Leonel Martins para traduzir a parte latina.

Erudito de alta craveira em línguas clássicas, o Dr. Leonel Martins disponibilizou-se de imediato a fazer a tradução, mas isto de traduzir latim aplicado à astrologia e à astronomia, com símbolos à mistura, tem que se lhe diga e, como há muitas vidas e quem as tem, tem que cuidar delas, ainda não foi possível concluir esta tradução.

Na fig. 1 pode ver-se uma das 75 imagens de página inteira que compõe o manuscrito, e que ajudará, a compreender o meu “amor à primeira vista”, por esta obra.

Acredito que uma obra destas tem de ser observada e estudada sob vários pontos de vista e um deles é a sua componente estética e, se neste caso foi a estética que de início me agarrou, o seu conteúdo teve, posteriormente, um efeito semelhante.

O título, “*Livro de Lembranças ...*”, é bem definidor daquilo que o autor do manuscrito queria que ele fosse, um livro de registo das memórias ou saberes sobre isto e aquilo..., e é isso que este manuscrito, visivelmente inacabado, indiscutivelmente, é.

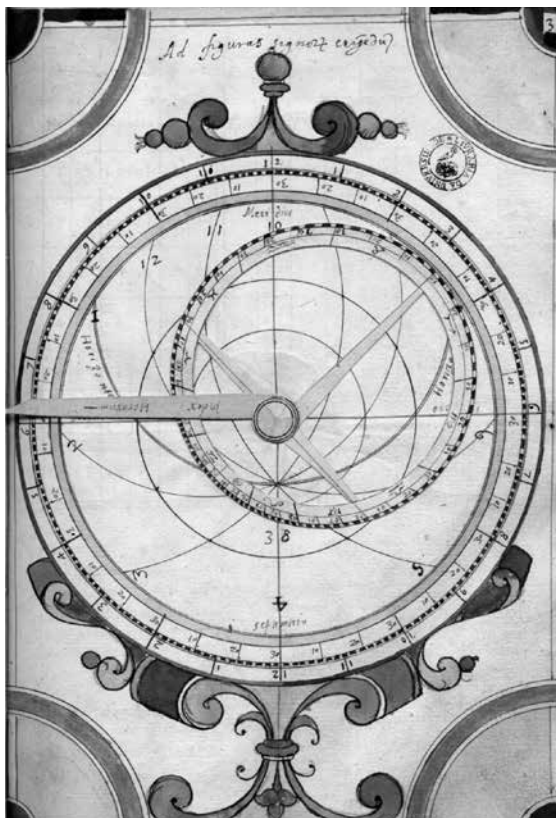


Fig. 1 – Página do *Lembranças...* com roda de calcular com 3 alidades

Diversos textos, alguns do autor, outros não, todos escritos com caligrafia semelhante, constituem esta compilação de 277 páginas. Trata-se de uma recolha inicial, por que desordenada, de saberes diversificados mas de grande interesse para a vida diária, sobretudo naquilo em que os mesmos influenciavam – ou regiam – o dia-a-dia das gentes.

A grande diversidade de temas, mais interesse traz à obra generalista que é este *Livro de Lembranças* onde aparecem misturados e entremeados os calendários, a astrologia, a astronomia, a medicina, as marés, etc.

O picotado das páginas permitindo uma idêntica reprodução do enquadramento das imagens levando a uma normalização das simetrias, muito ao gosto renascentista, a escrita pouco cuidada no aspecto caligráfico, figuras por acabar e diversas lâminas por preencher, corroboram a hipótese de se tratar de um exemplar ainda “em borrão”, pré-aprovado pela Igreja. Só pode ser esse o significado da frase, *e tudo sub Censura Sanctae Matris Ecclesiae*, contida no título. Não existem as aprovações subsequentes.

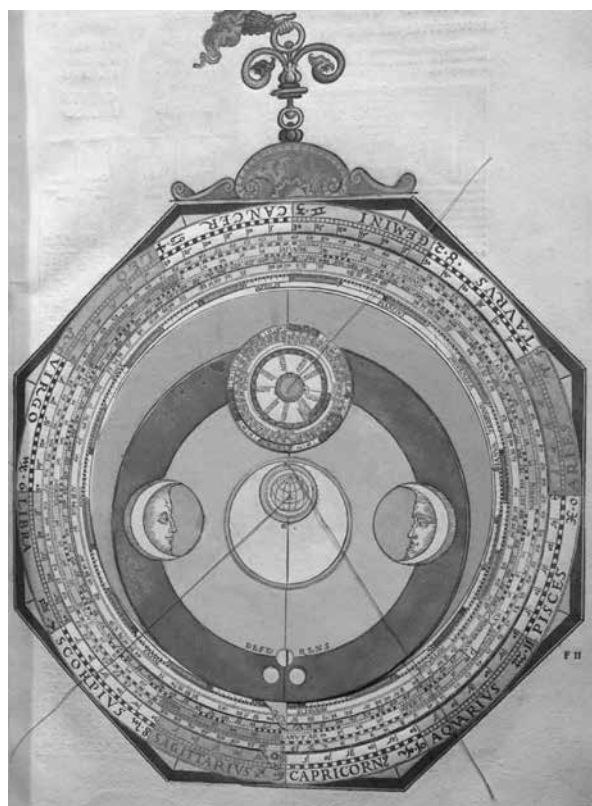


Fig. 2 – Página do “Astronomicum Caesareum”

Quando no título se lê, *pêra que que(m) o não souber posa gosar das que / achar em Romance*, infere-se a intenção do autor de vir a divulgar a obra. Mas como? Imprimindo-a, estava-se em 1593! ou disponibilizando-a numa biblioteca?

Esta é mais uma das muitas questões que se levantam relativamente a esta obra. Outras estão relacionadas com a autoria, o local do fabrico, a origem dos saberes, a existência ou não de mecenas, etc. Só a data, 1593, por estar escrita no título e ser confirmada por gráficos e tabelas parece não pôr dúvidas.

Sei que algumas questões ficarão, por certo e para sempre, sem resposta. Este desafio de encontrar o “porquê” que a história por muitas vezes põe, aliado à lição de inovação que permanente trás, é a justificação deste meu gosto.

Antes de prosseguir com a “fábula” refiro que só conheço a existência de um livro deste tipo, dedicado à Astronomia, muito belo, com data anterior a este. Trata-se *Astronomicum Caesareum*, ainda considerado como um das obras-primas da impressão.

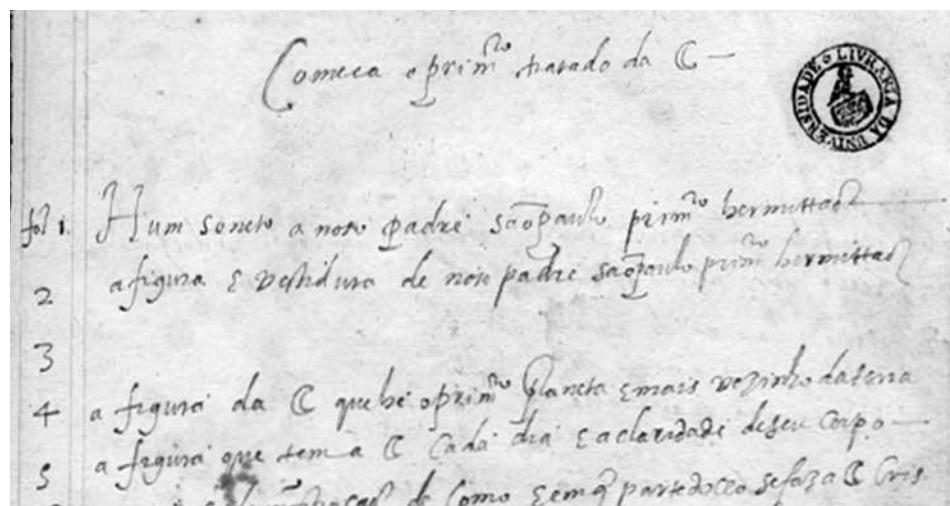
Foi em 1545, em Ingolstadt, na margem do Danúbio, no sul da Alemanha que Peter Bennewitz, ou Pedro Apiano na sua forma aportuguesada, autor e impressor desta astronomia de Ptolomeu, terminou esta obra, fazendo-a colorir e montando posteriormente as figuras com alidades móveis, que chegam a ser seis.

O Imperador Carlos V, pai do nosso Filipe I, gostou tanto da obra do seu astrónomo, matemático e impressor que o enobreceu. É, decerto, um dos livros que fez história.

Como nota posso dizer que, da edição de luxo, porque foi feita uma mais simples, existiam em Portugal dois exemplares, em muito bom estado. Um na Biblioteca Nacional, que desapareceu e outro na Biblioteca do Palácio Nacional da Ajuda. Este último pode ser visto na exposição “Estrelas de Papel”, livros de astronomia dos séculos XVI ao XVIII, na Biblioteca Nacional em Lisboa.

Não sei se em 1593 já haveria exemplares do *Astronomicum* em Portugal. Duvido. Neste momento desconheço a existência, em Portugal, de alguma obra do género com data anterior a 1593.

O *Livro de Lembranças*..., tem mesmo pegado ao título o índice, que se inicia assim:



Ora o poema não é, na figura de estilo clássico, um soneto é antes uma grande lauda, descritiva, da vida e virtudes de S. Paulo o primeiro ermitão.

O autor está a referir-se a S. Paulo Thebeo, nascido em Thebaida no ano 228. Tendo vivido no deserto grande parte da sua vida. Cenobitas das margens do Nilo, estes primeiros ermitões aproximavam-se das searas na altura das colheitas onde trabalhavam conseguindo, assim, angariar o sustento, necessariamente parco, para o resto do ano.

Ao poema, segundo o índice, deveria seguir-se “a figura e vestidura *do nosso padre S. Paulo*”, mas não é isso que acontece. A figura, representando um homem de joelhos com uma auréola de santo, pobremente vestido, cingido por um cinto verde, orando dentro de uma gruta, o que corresponde à descrição feita no poema, está no final do manuscrito!

Depois de uma folha em branco aparece, logo a seguir, S. Paulo, suponho eu, desta vez embalado pela Lua.

Este começo, auspicioso e cheio de indicações, fez-me acreditar que o autor do manuscrito estaria forçosamente relacionado com Paulistas e Eremitas e ainda que no texto ou nas imagens encontraria, com um pouco de sorte, a indicação da sua origem e autor.

Azar seria que essas indicações estivessem só na parte escrita em latim, mas isso não aconteceu. Ao chegar a folhas 28 verso, onde o autor descreve a *Regra para saber tirar o horizonte do astrolábio*, encontrei a seguinte frase: ...*Estando na serra de Ossa no mosteiro de S. Paulo primeiro ermitão (onde este foi fabricado) - refere-se a um astrolábio o qual tem 38 graus de altura do pólo...* mais adiante, na folha 33 verso leio ... *ponho a altura do pólo em 38 graus e meio que é este Convento da Serra de Ossa.* e, ainda... *Quero saber aos quinze dias de Agosto o acima dito – ponho a altura do pólo em 38 graus e meio que é este Convento da Serra de Ossa...* A Igreja do actual convento está em 38° 43 N.

As leituras não deixavam dúvidas. As figuras, contendo os instrumentos, eram feitas no mosteiro da Serra de Ossa. Acredito que toda a obra aí tivesse sido escrita. Se assim for, uma das muitas questões está respondida.

Sabe-se que o Mosteiro de S. Paulo da Serra d’Ossa é muito antigo. A sua fundação data do séc. III. Foi depois extinto com a invasão sarracena. A reconquista trouxe, com D. Fernão Annes, cavaleiro de D. Afonso Henriques, a fundação de novos mosteiros dos chamados *Pobres da Pobre Vida ou Pobres de Jesus Crucificado*. Em 1578, a Bula *Creditum nobis* de Gregório XIII, aprova *para os filhos da angélica vida do Grande S. Paulo Thebeo, Mestre, autor e original puríssimo de todos os eremitas a Ordem de São Paulo Eremita*.



Fig. 3 – S. Paulo, embalado pela lua, no *Lembranças...*

É dessa altura a chamada terceira reconstrução do convento, que ainda hoje existe, e um ano mais tarde é inaugurado em Évora o colégio da congregação. Está registado que D. Sebastião, passou o Verão de 1577, ano que antecede Alcácer Quibir, neste local.

Em 1559 já estavam jesuítas na Universidade de Évora embora com grande oposição da Universidade de Coimbra, que argumentava contra o estabelecimento desta nova escola dizendo que “para um país como este duas Universidades são de mais e, é bem melhor poder vir estudar para Coimbra do que ter de ir para Paris ou Salamanca, que é bem mais longe”.

O ensino da matemática tardou, só depois de 1600 chegou a Évora.

Instalada em Évora e arredores a congregação de S. Paulo o primeiro ermitão, que se regia-se pelo *Livro da Regra de Sancto Agostinho e das Constituições perpétuas dos religiosos*

pobres hermitãos da serra Dossa da Ordem de Sam Paulo primeiro hermitam, conforme à bula de Gregório III, prezava muito a sua cultura e saber, como se deduz da leitura deste excerto da fl. 74, Como na religião não haja outro tesouro mais precioso que os livros aptos para estudo ordenamos que nenhum Reitor, ainda que todo o convento consinta, dê, venda, aliene ou empenhe algum livro ou livros da livraria comum.

Esta interessante disposição e outros elementos indiciam a possibilidade de haver em 1593, no Mosteiro de S. Paulo da Serra de Ossa e ou no Colégio de Évora desta Congregação, capacidade técnica para execução de tão belo documento como é o “Lembranças...” para além do saber associado e, ainda, de uma biblioteca bem recheada de obras de referência actuais que permitiram ao autor escrever e compilar este manuscrito.

Embora não sejam feitas pelo autor quaisquer referências é evidente o recurso a outras obras ou às mesmas fontes que os autores destas tiveram, uma vez que alguns textos e imagens foram integralmente copiados.

O *Breve compendio de la Esfera y de la arte de navegar con nuevos instrumentos y reglas ejemplificados con las más sutiles demostraciones* editado e impresso em Sevilha em 1551, escrito por Martín Cortes, espanhol, é uma das obras de que o autor de *Livro de Lembranças*, se socorre com alguma frequência. No final da sua obra Martín Cortes indica a sua bibliografia que é composta por onze autores do antigo testamento, seis do novo testamento, catorze doutores santos, dezasseis doutores teológicos e cento e nove autores diversos. Entre os autores citados está Pedro Apiano.

Quase no fim do manuscrito aparece um pictograma da Terra Santa, desenhado em desenhado em duas páginas consecutivas. Na fig. 4 vê-se à esquerda a primeira dessas duas páginas.

Em meados de Maio de 2009, soube que a Biblioteca Nacional de Portugal possuía um manuscrito português, datado de 1612, denominado “Apprendis Curiozo...”. Ao examiná-lo encontrei uma página com uma figura muito semelhante ao pictograma da Terra Santa, já referido – imagem da direita na fig. 4. Abriu-se-me todo um novo leque de hipóteses.

As páginas, muito semelhantes, são cópia uma da outra ou desenhos feitos com base na mesma descrição da Bíblia Régia de Felipe II? Serão do mesmo autor ou originárias do mesmo *scriptorium*?

No *Astronomicum* de Pero Apiano as rodas de calcular aparecem penduradas da mão do homem enquanto no *Livro de Lembranças...* elas aparecem num ostensório, local de exposição da hóstia consagrada, símbolo religioso por excelência. Um é desenho de um astrónomo e matemático, leigo e da região da reforma, outro da região da inquisição, cristão, professo, renascentista e de saberes latos e humanistas, o que aliás é revelado pelo autor com a imagem da folha 102, onde dois alfabetos, o latino e o grego se entrecruzam mostrando um entrosar de culturas e saberes.

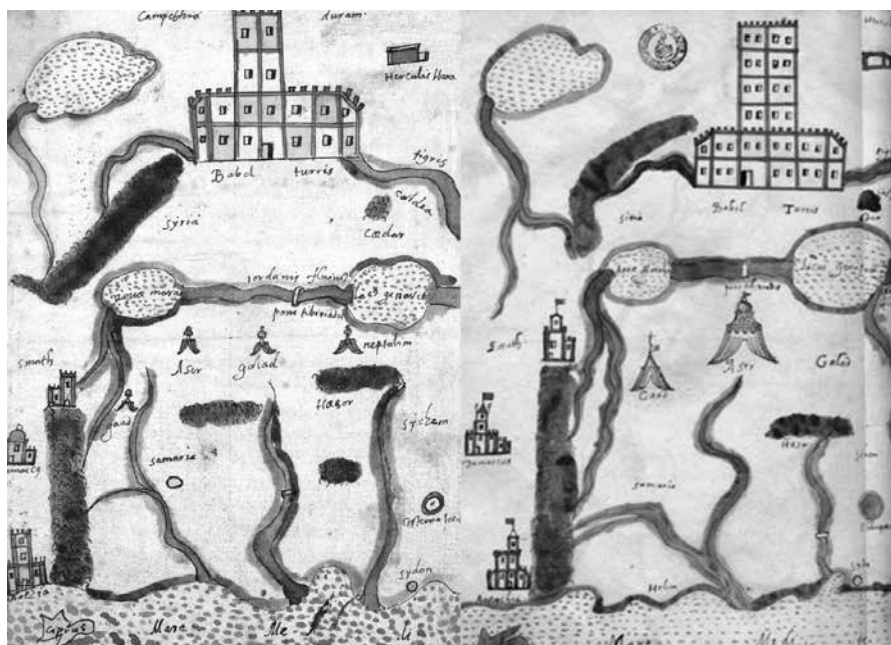


Fig. 4 – Parte do pictograma da Terra Santa, no *Lembranças...* à esquerda e no *Apprendis Curiozo...* à direita

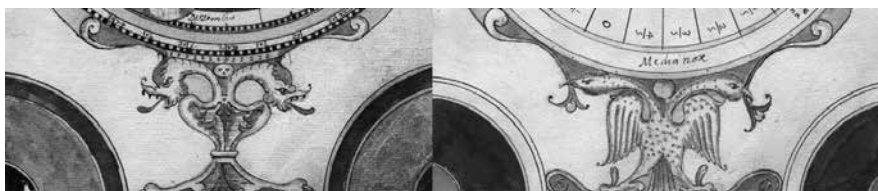


Fig. 5

O autor é por certo luso, o seu portuguêsismo parece estar bem espelhado em três imagens iniciais, uma águia bicéfala, o símbolo dos Habsburgos, com cabeças mitológica e, entre os pescoços uma caveira! Um escudo português, de página inteira, sem mais nada. Vivia-se o filipismo! E logo a seguir outra águia bicéfala, esta muito pouco águia e menos ainda habsburguiana, fig. 5. Será por estas e por outras que o manuscrito não prosseguiu?

Sebastião Sardinha Araújo, também é português, revela-o a sua escrita. A existência do símbolo jesuíta em três das vinte e sete imagens da obra não me leva a crer que ele o

seja. Se o fosse, a sua obra terminaria em *Ad Maiorem Dei Gloriam*, “Para Maior glória de Deus” e o anagrama da frase “AMDG” apareceria em qualquer local, mas, como o texto termina com um *Laus Deo* e são feitas referências de agradecimento e louvor a Cristo, à Virgem Maria e a S. João Baptista, outro cenobita como S. Paulo, acredito que Sebastião, também era um paulista. Não o autor do *Livro de Lembranças*, mas um seu discípulo.

A frase expressa na introdução do *Apprendiz...* “... imaginei comigo a quem devia a oferta e pequeno serviço deste breve tratado e achei que a ninguém estava mais obrigado que aquelle de quem aprendi tudo o que nele se contém...” não será senão uma lauda ao mestre, o autor do *Livro de Lembranças*, cujo nome nunca é citado?

Sebastião Sardinha Araújo, membro da Ordem de S. Paulo Primeiro Ermitão, discípulo do autor do *Livro de Lembranças*, “recupillou” os saberes, escritos e fontes do seu mestre, para produzir no mesmo scriptorium, o “Apprendis Curioso...”, manuscrito datado de 1612, todo em português, bem desenhado e caligrafado, mas com menos 50 figuras que o documento que o antecedeu. É uma hipótese em que acredito, mas, para a provar falta muito...

É tempo de deixar a introdução e entrar no tema principal da comunicação “as rodas de calcular”, verdadeiros computadores “alentejanos” de 600!

Começo por uma das mais simples e que só está no *Lembranças...*, servindo “Para se saber cada dia a hora da maré”, fig. 6.

A lua gira todas as 4 quartas do céu em 24 horas e quatro quintos de hora – que são os 13 graus e 10 minutos que anda cada dia mais que o Sol; e neste tempo cresce e mingua duas vezes o mar oceano... diz o autor. Pouco mais adiante acrescenta ... *por conseguinte baixa-mar que é daí a seis horas e um quinto de hora depois da preia-mar...*

Esta roda de cálculo foi feita dividindo o círculo em 30 partes iguais, 12º cada. O que não é tarefa fácil!

Baseado no princípio de que cada maré tem 6 horas e 12 minutos o autor construiu estas duas rodas concêntricas. Na primeira colocou um mês lunar de 30 dias. Existem rodas em que embora se mantenham as 30 divisões a trigésimo divisão é designada por 29 e ½. Numa outra roda mais exterior e decorativa, escreveu “plena” em frente ao dia trinta, dia da lua nova ou conjunção, palavra que também aparece frente ao dia 7. Estão assinaladas as marés vivas.

Escrevendo “baixa” defronte dos dias sete e vinte e dois, o autor marca as datas das marés mortas.

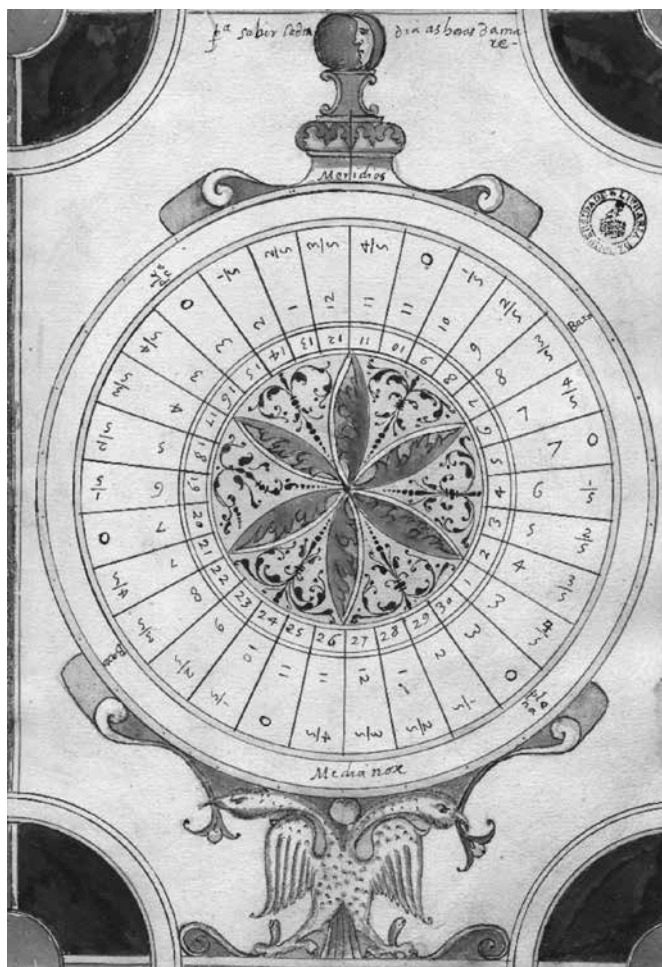


Fig. 6 – Roda para cálculo da hora das marés

O segundo círculo contém as horas das primeiras marés cheias do dia, expressas em horas e quintos de hora, aumentando de dia para dia quatro quintos de hora – 48 minutos.

O piloto obtinha, com esta roda, uma primeira aproximação da hora da maré, para qualquer porto. Depois, por observação directa, determinava a correcção a aplicar e daí em diante passaria a ter horas as horas das marés com muito boa aproximação. Hoje, 7 de Julho de 2009 a primeira preia-mar no Porto de Lisboa, segundo a roda, seria às três da manhã, foi às três e doze!²

² Não fiz nenhuns cálculos nem converti horas. Limitei-me a registar uma coincidência interessante



Fig. 7 – Para saber o grau... *Apprendis Curiozo...*

Mas o mês lunar tem quase trinta dias, e, os astrólogos precisavam de saber em que altura e em que signo do zodíaco se dava a lua nova? Para obviar este problema o autor do *Livro de Lembranças...* executou uma roda de cálculo com uma alidade móvel, feita de forma prática e funcional, que continua a funcionar, sem qualquer problema, 400 anos depois!

O seu fabrico é simples e eficaz. Sobreposto à figura um disco de papel, pintado para melhorar a estética do conjunto, é colado ao pé de galo de um cordel que servirá de eixo à roda cálculo. Após atravessar, pelo centro, os elementos deste conjunto, alidade e a folha onde está desenhada a roda de calcular, o cordel é esticado e aberto um pé de galo que é colado ao verso da folha. Para maior segurança um outro disco de papel, é-lhe colado por cima. Está feita a roda de calcular!

O texto em latim do *Livro de Lembranças...*, que acompanha esta roda, deixa de preocupar quando a sua tradução aparece no *Apprendis Curiozo...*, onde outra roda de calcular, muito semelhante, mas mais bela, fig. 7, serve para a mesma função.

Sabendo o dia da conjunção, alinha-se com ele o pé do anjo ou da Vénus, na escala interior e lê-se, na escala exterior, o resultado que o dedo da figura aponta.

É agora Sebastião Araújo que explica:

Como agora quero saber a lua de Janeiro de 1613, em que signo e grau seja cheia, vejo primeiro dia em que foi nova e acho pelo lunário que foi a 21 de Janeiro, ponho o pé do anjo neste dia e mostra-me com o dedo da mão que foi cheia aos doze graus de leão.

É notória a parte perfeitamente recta da perna, quer do anjo quer da Vénus, para poder funcionar com maior correcção.

Mas era possível prever alguns fenómenos. Não para dias ou meses, mas para séculos à frente. Para o provar o autor, mostrando o seu saber e capacidades, confeccionou esta outra calculadora com a qual se permitia prever, pelo menos até ao ano de 2128, os dias da lua nova, cheia e os quarteriões. Sebastião Araújo conhecia o livro do mestre, por isso foi-lhe possível encontrar a parte fixa – base – desta roda a fls. 12 e a móvel a fls. 132 do *Livro de Lembranças...*, reunindo-as a fls. 40 do seu *Apprendiz...*, onde acrescentou uma roda central para embelezar a imagem e melhorar a leitura.

Subtraindo-se a trinta o valor da epacta – idade da lua a 1 de Janeiro – determina-se um número que é colocado frente ao mês de Janeiro. Esse número corresponde à data da lua nova em Janeiro. Alinha-se de seguida a roda mais pequena, pondo a “lua com rabinho” debaixo desse número, se assim se entender. Agora é só ler.

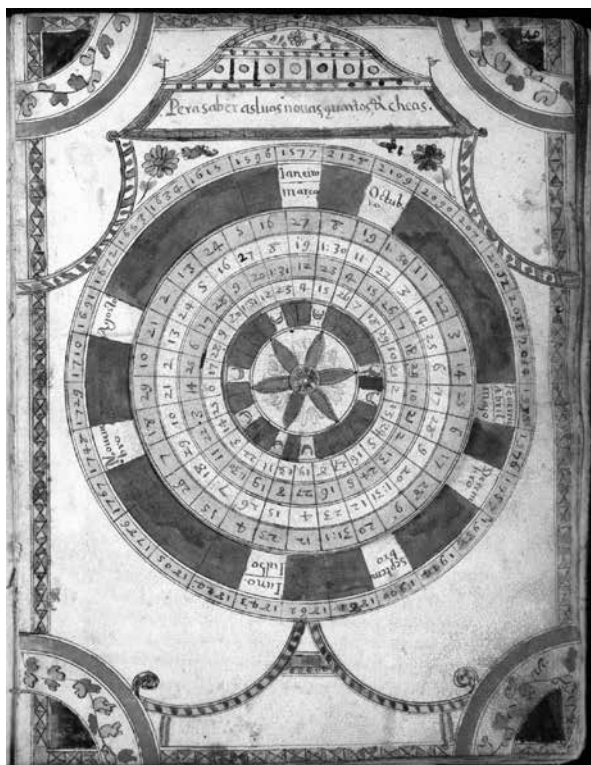


Fig. 8 – Para saber as luas novas... *Apprendis Curiozo...*

A epacta para 2009 é 3, subtraindo a trinta este valor obtenho 27, que é a data da lua nova de Janeiro. Ponho a “lua com rabinho” alinhada e já tenho todas as luas e suas fases, para este ano. A roda de 1593, indica-nos a que a lua cheia de Julho, será amanhã, dia 8. Na realidade foi hoje às 9 e 21.

Se a lua sempre se revelou como astro de importância, não é menor a do sol.

A determinação da declinação do sol – distância angular do equador ao paralelo do sol – elemento importante no cálculo da latitude, não escapou ao autor do *Livro de Lembranças* que com uma das mais bonitas figuras do seu livro, mostra de forma singela um método rápido para a sua determinação.

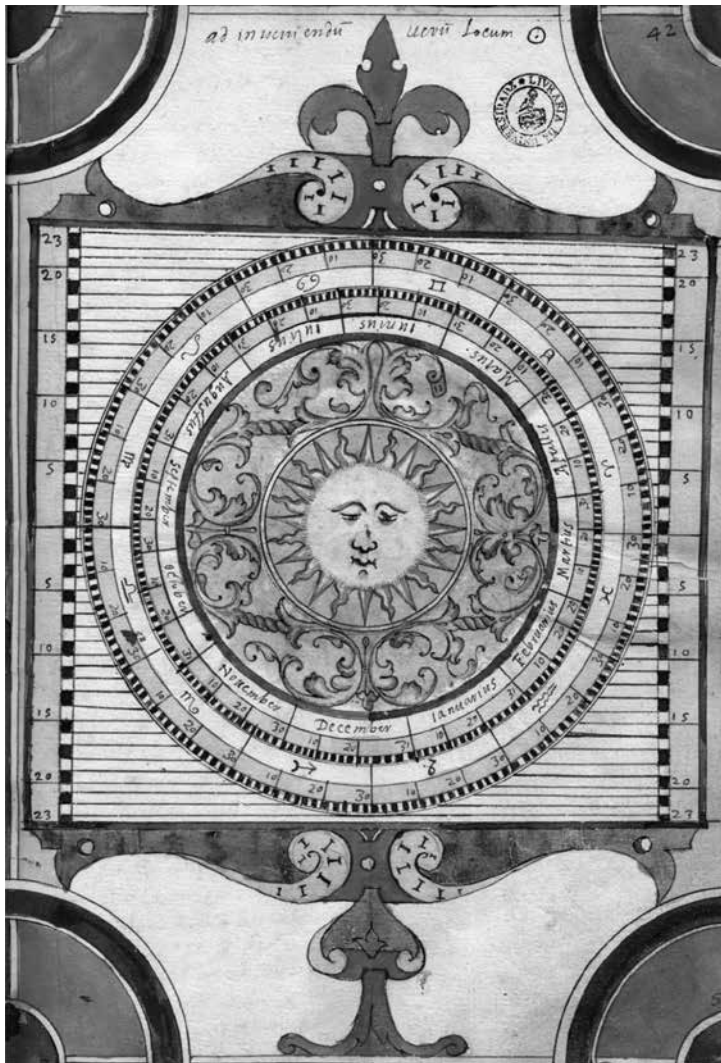


Fig. 9 – Para determinar a declinação do Sol – *Livro de Lembranças*...

Deve ser apreciada, para além de toda a beleza de traço, enquadramento e simetria, a precisão com que estão divididos os dois círculos que são relativamente pequenos, o livro tem sensivelmente a dimensão de uma folha A4, fig. 9. No círculo exterior estão desenhados os seus 360 graus e ainda doze marcas de 30 em 30 graus, cabendo a cada uma um signo do zodíaco. O círculo interior está dividido em 366 partes, correspondentes aos dias do ano bissexto, Fevereiro está com 29 dias. O Final de cada mês está referenciado com um traço maior.

De ambos os lados, a representação dos graus de declinação do sol é assegurada por uma escala com vinte e três partes e meia para cima, norte, e vinte e três e meia para baixo, sul. A declinação do sol tem uma amplitude máxima de 47 graus sendo vinte e três e meio para norte e outros tantos para sul.

Para a determinação da declinação traça-se um raio até à data em que se pretende saber a declinação e daí uma paralela ao diâmetro horizontal até à escala.

No dia de hoje 7 de Julho de 2009, o sol tem de declinação, pelo gráfico, perto dos 22 e meio norte. Na realidade ela é de 22° e 48. Posso ainda ler que o sol se encontra em cerca de 15 graus do Caranguejo ou Câncer.

Mas como inovar estava, de facto, no espírito destes autores, Sebastião Araújo, apresenta no seu livro uma figura muito parecida e igualmente bela - aproveito para realçar as semelhanças existentes na moldura e nas cores - mas com uma modificação de grande singeleza e praticidade. Um cordel!

Este fio, saído do centro da figura, quando bem utilizado dispensa o uso de riscos e de réguas - tenho de chamar a atenção para o facto do fio já não estar no manuscrito e a roda central deslocada.

Este interessante expediente também é usado no “Apprendis” para ajudar a identificar, num identificador de estrelas de 600, algumas das estrelas de primeira grandeza, que constam de uma tabela que o acompanha. O fio facilita as medidas de latitude e longitude e consequentemente a sua identificação. São só parte das vinte e duas mil estrelas, que à época se sabiam existir.

Mas como medir o tempo sempre foi uma necessidade do homem, o autor do Lembranças não poderia deixar de divulgar o seu saber sobre esta matéria. Disso se ocupa o texto das folhas 109... “Um relógio para se saberem as horas a qualquer hora da noite”.

A descrição deste instrumento que tem duas alidades móveis, está em latim e não tem correspondência no *Apprendiz...*, parece-me no entanto estar incompleto por faltar a aposição dos meses na roda exterior, motivo pelo qual o deixo como nota. A descrição deste instrumento que tem duas alidades móveis, está em latim e não tem correspondência no *Apprendiz...*, parece-me no entanto estar incompleto por faltar a aposição dos meses na roda exterior, motivo pelo qual o deixo como nota.

Não me é possível, por falta de tempo e saber, mostrar todas as rodas de cálculo existentes nos manuscritos de que tenho vindo a falar. Só no *Livro de Lembranças...*, existem 24 rodas de cálculo com alidades móveis, sendo 4 com duas alidades, pelo que optei mostrar, rapidamente, mais três rodas.

A que se segue, refere-se à lua e ao sol e só existe no *Apprendiz...* Resulta da evolução de outra, só referente à lua, que existe nos dois livros.

Esta roda, lindíssima, serve para saber em cada dia o lugar do sol e da lua e o tempo em que entra o sol em cada um dos signos do zodíaco, função muito ligada à astrologia, concretamente à aplicada à medicina, como o texto o refere.

O *Apprendiz...* é um livro que apresenta um grande uso o que poderia explicar o facto de as duas rodas centrais aparecerem, na imagem da fig. 10 disponibilizada pela Biblioteca Nacional, deslocadas do centro. Mais tarde por observação do original verifiquei que a imagem digitalizada é uma reprodução fiel do original.

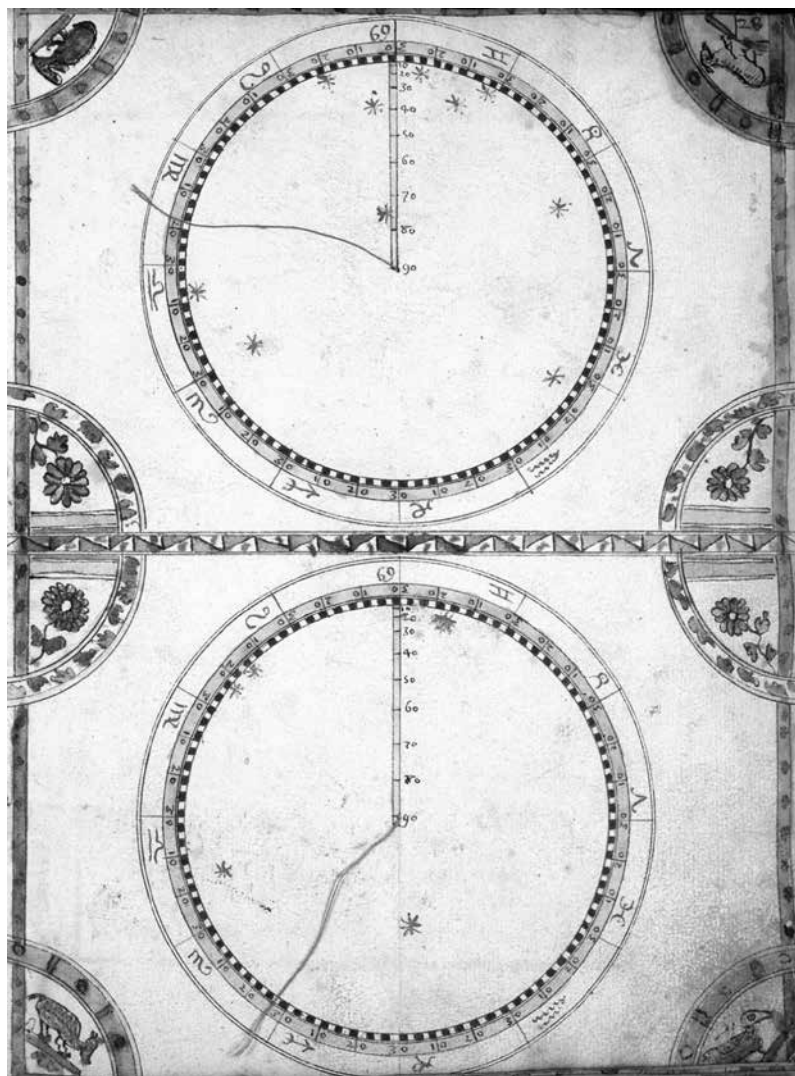


Fig. 10 – Identificação de estrelas, no *Apprendiz...*

Esta roda de calcular, com duas alidades móveis, é espantosa. Na base, com o sol em lugar de destaque, estão representados os signos do zodíaco e os meses do ano em círculos diferentes.

Na roda do sol, 1ª alidade, existe um ponteiro com um sol e estão desenhados os trinta dias de um mês lunar. Para só ser visível através de um pequeno orifício existente na alidade seguinte, está um círculo que variando do castanho ao branco, permite identificar as fases da lua.

A última roda, a mais pequena, é a lunar, tem um “ponteiro” com o desenho da lua e uma série de traços com símbolos inseridos, referentes às posições relativas sol/lua, (o triângulo, ou trigão para os sessenta graus, o quadrado para os 90 e o asterisco ou sextil para os 120 graus. O sinal de infinito significa oposição. A determinação da fase da lua é feita, ainda com esta roda, através de um pequeno orifício circular.

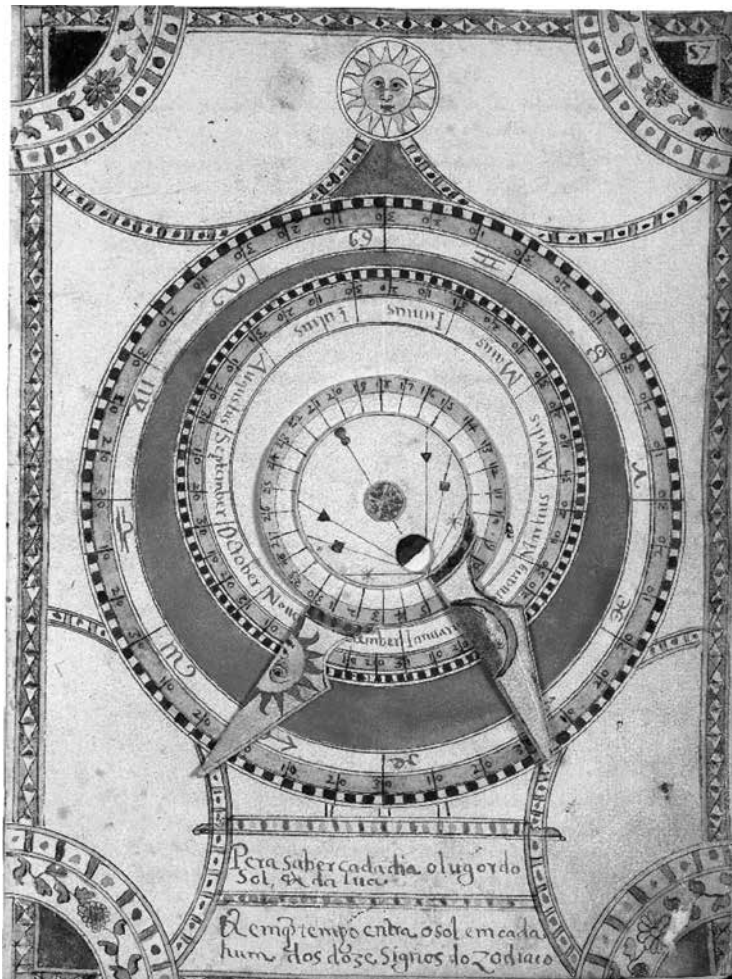


Fig. 11 – Para se saber cada dia o lugar do Sol e da Lua... *Apprendiz...*

Um cordel, agora desaparecido, que também servia de eixo do conjunto, saía do centro das rodas.

Na sequência da determinação de Gregório XIII para modificar o calendário, ajustando-o à realidade, Filipe I publicou um édito, em Lisboa, em que ordenava que a sexta-feira 5 de Outubro de 1582 passasse a 15 do mesmo mês. A vastidão do império obrigou o monarca a declarar que, se não fosse possível fazê-lo em todas as partes nesse ano, que a mudança de data se fosse efectuando nos anos seguintes.

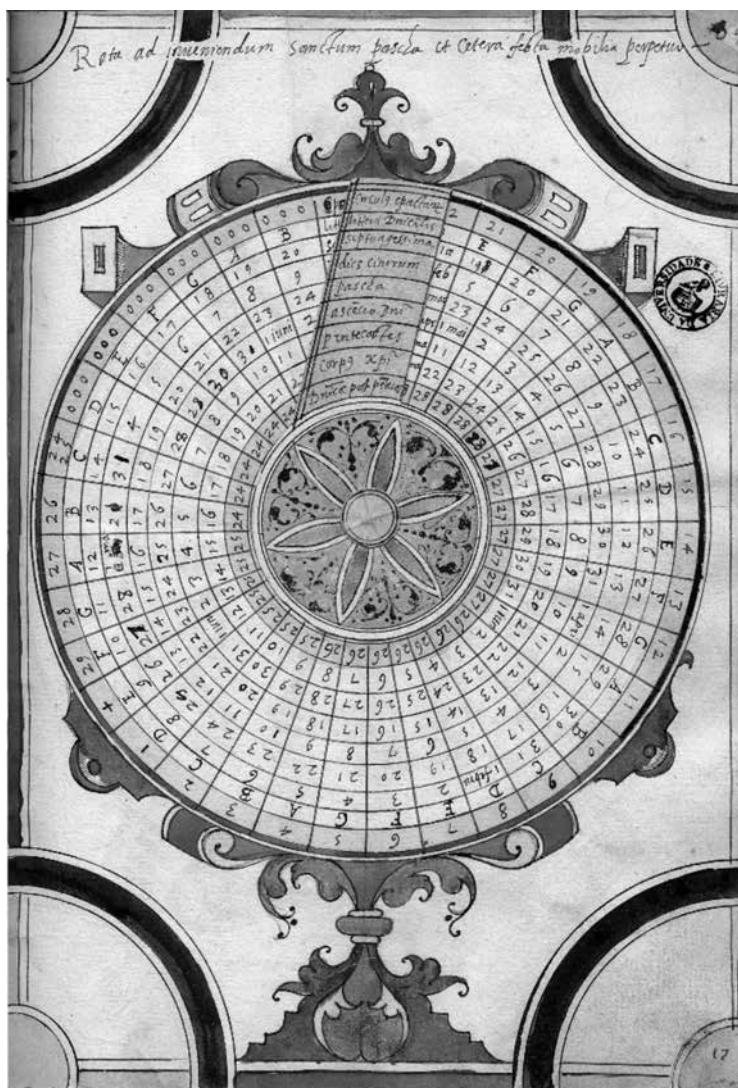


Fig. 12 – Para determinar as festas móveis. *Livro de Lembranças...*

Decerto preocupado com uma uniformização das datas das festas da Igreja o religioso autor do *Livro de Lembranças*, fez esta soberba roda de cálculo, fig 12, com a qual é possível saber, perpetuamente, as datas das festas móveis, bastando para isso saber a epacta.

Termino mostrando a imagem de mais uma roda de calcular, fig. 13, esta serve para determinar a duração do dia e da noite.



Fig. 13 – Duração do dia e da noite, *Livro de Lembranças*...

UMA VIAGEM À CROÁCIA

Comunicação apresentada pelo académico
Manuel Leal Vilarinho, em 15 de Setembro

Introdução

Viajar continua a ser a actividade que mais me encanta e que pratico sempre que posso e se me proporciona uma oportunidade. É com certeza uma deformação profissional pois a Marinha fez-me visitar e permanecer em vários países e conhecer vários povos.

Há sítios onde me interessaria ir, mas nem a todos já é possível visitar por razões evidentes como seja o custo e a necessidade de ter alguém que me acompanhe.

Isso quer dizer que tenho que optar por uma excursão e tenho que optar por alguma que seja organizada por um operador que me mereça confiança.

E desta vez a Nortravel tinha uma excursão à Croácia e países limítrofes. E embarquei nela e não me arrependi. Fazer uma viagem não é só comprar o bilhete, mas implica saber o que se vai ver, mas também qual a história e o passado dos países que se vai, por assim dizer, descobrir.

Se o quisesse fazer à Croácia não partiria com certeza este ano, pois teria que estudar tudo, desde a invasão dos romanos, depois dos otomanos, em seguida de Napoleão e os acontecimentos das duas Grandes Guerras Mundiais e as suas consequências (Tito e Milosevic). E não poderia deixar de me debruçar sobre a influência das várias cidades do Adriático, nomeadamente Veneza e Dubrovnik.

Fiquei com uma ideia geral muito difusa e imprecisa.

Foi com certeza o que era possível, e teve pelo menos uma vantagem: o que descrevo é espontâneo e muito mais sincero, pois não parti de ideias preconcebidas nem com ideias que pudesse dizer serem certezas.

Tenho que relatar que, ao visitar a Croácia, fazia parte da excursão uma passagem pelo Montenegro e pela Eslovénia. Foram visitas de umas horas no Montenegro e de um dia na Eslovénia. Ambas as visitas tiveram interesse e a elas me referirei.

Tenho, no entanto, que ser sincero e dizer que o país que me encantou foi a Croácia e as suas gentes de trato agradável e que nos souberam acolher com simpatia.

Chegada a Dubrovnik

O embarque no avião da Lufthansa, que nos levaria a Frankfurt, obrigava a estar no aeroporto da Portela às cinco horas da manhã, o que não se pode dizer que fosse a hora ideal. De Lisboa partimos para Frankfurt fazendo a viagem com muito bom tempo, o que é sempre agradável. Lá embarcámos num avião das linhas aéreas Croatas que nos

levou a Dubrovnik, onde permaneceríamos três dias, visitando a cidade e irradiando para vários outros destinos. Tudo bem organizado e com a assistência impecável da guia e do motorista.

No dia da chegada (23Jul07), além das formalidades indispensáveis, pouco mais se fez do que instalarmo-nos no Hotel Ivka, muito aceitável e onde fomos bem recebidos.

Também pudemos verificar que havia entre os companheiros de viagem, pessoas em número suficiente com quem seria agradável conviver.

O pouco que vimos era agradável e tinha um ar civilizado.

Logo que me instalei no hotel verifiquei que me faltava uma pasta de dentes, por menor que não seria de referir, se não fosse a causa do primeiro episódio pouco vulgar mas, de certo modo, jocoso. No hotel indicaram-me a loja onde devia ir, e a ela me dirigi a pé, pelo passeio numa rua onde havia casas que tinham um jardim à frente, bastante elevado acima do passeio. Num desses jardins alguém regava a sebe que dava para o passeio, alguém que inadvertidamente fez chegar a água ao passeio e ‘me regou’ a mim, também. Estava calor e não foi grave. A senhora deu por isso, ficou muito confusa, pediu-me muitas desculpas e com uma toalha enxugou-me o casaco. Pu-la à vontade e disse-lhe: “Não tem importância, as ‘flores como eu’ até ganham em ser regadas”.

Riu-se e tudo acabou em bem. Ainda queria que eu aceitasse um café, o que agradei, mas não aceitei, não houvesse por ali algum chuveiro escondido...

Mas aprendi logo que haveria sempre forma de me entender com os croatas, falando inglês ou alemão. Depressa me apercebi a seguir que era melhor falar inglês, pois ainda havia más recordações dos alemães.

E neste dia, nada mais aconteceu. O banho já fora inesperado...! Já chegara...!

Dubrovnik como base e centro de irradiação – 24 a 26 de Julho

O jantar já fora no hotel Ivka, que era agradável e dispunha de pessoal cortês, pelo que logo nos agradou. A comida era variada e em geral bem confeccionada, constando de vários pratos de peixe e de carne, frutas, doces e variadíssimas sobremesas. Um senão havia que apontar ao peixe: não tinha o menor vestígio de sal, nada ao estilo português. Os alojamentos sem ser de luxo, eram confortáveis e nada havia a criticar.

O que se diz do jantar ainda deve ser realçado se comparado com o pequeno almoço muito variado e apetitoso. Conforme o contrato com a Nortravel, as bebidas eram extra, havendo vinho tinto e branco, servido a copo, sendo de salientar que o tinto, sem ser um néctar, se bebia bem, e ao preço que custaria em França. Sentia-se que a Croácia, vivendo muito especialmente do turismo, procurava deixar boa impressão.

Mas antes de descrever a beleza das paisagens e os contactos com as populações é apropriado registar uma observação e uma norma que nos permitirá situar no espaço geográfico em que nos vamos deslocar, para melhor o compreender.

Quando se viaja no estrangeiro os habitantes do local estão sempre curiosos de saber a que país pertencemos. Quando respondemos ser portugueses, ouvíamos sempre; Ah, já sei: “Figo”. Aparentemente era tudo o que sabiam de nós! E o português normal,

se sabia alguma coisa da Croácia é que tinha feito parte da Jugoslávia, e que depois da separação se tinham sucedido várias guerras.

Feita esta observação, é necessário ilustrar uma característica geográfica que influenciou toda a história e o passado da Croácia e será da maior importância vital no seu futuro.

Em toda a costa leste do Adriático há por assim dizer quatro faixas de território que indicaremos em esboço na figura 1, por nos parecer mais esclarecedor. Nesse porto, no Verão de 2007, esperavam-se cerca de 860 paquetes de turistas, o que dá bem ideia da importância que o porto tem para a economia croata.

Posto isto é a altura de descrever a chegada a Dubrovnik.

Como o nosso hotel era no norte da cidade, a primeira vista que nos aparece é deslumbrante, como se pode ver na figura 2. Vê-se bem o local onde fundeiam os navios turísticos que escalam Port Cruz.

Neste esboço estão marcadas quatro linhas, de oeste para leste, mais ou menos paralelas:



Fig. 1 – Mapa em esboço da Croácia





-  Linha das ilhas.
-  Linha da costa.
-  Linha das montanhas onde há passagens naturais para o planalto ou túneis.
-  Região do planalto.



Fig. 2 – Fundeadouro dos navios turísticos de Dubrovnik (Port Cruz)

Largámos o autocarro na Praça Pilé, o que nos permitia entrar na cidade velha directamente, pois aí não há trânsito de veículos automóveis. Apresentamos a imagem da rua principal, centro do comércio e artesanato locais. A visita demorou quase três horas, e muito temos que descrever. Fomos sempre acompanhados por um guia local, que fez o seu melhor, mas insistiu demais nas más condições de vida que têm, sobretudo no que diz respeito a alojamento. Consternou-nos, mas nada poderíamos fazer.

A visita da cidade velha foi feita a pé, pois não podem lá entrar carros.

Dubrovnik tem uma longa história e foi sempre uma cidade dominante, não só no Adriático, mas também no Mediterrâneo. A sua rival foi Veneza, e em certas épocas houve até uma certa colaboração. Não é possível descrevê-la em detalhe, pela sua riqueza, mas há um episódio que se liga com Portugal e que parece valer a pena contar.

Em 1588 havia um entendimento, uma espécie de tratado que obrigava Dubrovnik a enviar navios de guerra para reforçar a Invencível Armada que Filipe II de Espanha ia enviar para invadir e conquistar a Grã-Bretanha.

Foi uma derrota para a Espanha, como todos sabemos. Mas a presença de navios de Dubrovnik, só a encontrei referida na Enciclopédia Britânica que cito (Edição de 1963, volume 7, página 728).

Em face de Dubrovnik e a uma distância de 12 milhas foi fundada pelos Romanos a cidade de Ragusa, por refugiados que tentavam escapar de tribos eslavas. A eles uniram-se os latinos de Ragusa e formou-se assim uma comunidade entre os três povos, conveniente para todos, pois mantiveram muito da sua independência.

No século XV, a arte e a literatura desenvolveram-se imenso, o que se manteve até ao século XVII, e Dubrovnik chegou a ser conhecida como “A Atenas dos Eslavos do Sul”.

Em 1667 um tremor de terra destruiu uma grande parte da cidade e matou um quinto dos seus habitantes.

A cidade de Dubrovnik é rodeada de muralhas, em grande parte duplas. Entrámos na cidade pela Torre de Lovrejenac (séculos XIV a XVI).

A rua principal é o Stradon (ou Degraus Íngremes) e todas as outras são estreitas e têm muitos degraus.

Dentro das muralhas mostraram-nos o Mosteiro Dominicano, tendo podido apreciar, nomeadamente, verdadeiras obras-primas da Arte Dalmática (Figs. 3 e 4), e ainda o Palácio do Reitor Dominicano.

Antes de termos tido acesso ao Stradon (Fig. 5) percorremos várias ruas estreitas e numa delas, a que só se tinha acesso por degraus, disse-nos o guia local que fora Tito quem fundara uma residência para idosos. Muitos já tinham morrido, e os que ainda eram vivos só sobreviviam porque havia organizações de caridade que lhes faziam chegar as refeições e se encarregavam de prover às suas necessidades mais prementes.

O guia também disse que encontrar um apartamento não era nada fácil pois eram mal pagos, e falou nisso muitas vezes. Tivemos muita pena, mas não podíamos fazer nada para ajudar, pelo que mudámos de assunto. Mais tarde viríamos a conhecer melhor a situação económica dos Croatas, o que será relatado quando oportuno.



Fig. 3 – Croácia, Mosteiro Dominicano – Coleções de Arte



Fig. 4 – Croácia, Mosteiro Dominicano – Coleções de Arte



Fig. 5 – Dubrovnik, Croácia – o Stradon

A visita ao Stradon e às ruas vizinhas foi extremamente curiosa e fez-nos perceber melhor o que era Dubrovnik e mesmo a Croácia. Também nos foram mostradas belas e ricas igrejas, e até bonitas casas e vilas do estilo Renascença do último período.

No Stradon há várias lojas, onde se pode comprar por assim dizer tudo, mas o que mais nos agradou foram jóias de ouro e prata, muito belas e para todos os preços, o que permitia adquirir bonitas lembranças. Havia chocolates, queijos, roupas, sedas, artigos de cabedal. Afinal a maior indústria era o turismo e os Croatas sabem bem vender e como convencer o cliente.

Quando acabou a visita ao Dubrovnik antigo era preciso voltar à Praça Pilé, e tínhamos meia hora livre antes de entrar para o autocarro que nos levaria ao hotel.

Era a altura de tomar um café e nessa praça escolhi o que estava mais vazio. Entrei e uma encantadora rapariga ajudou-me a subir as escadas e, quando cheguei lá dentro, disse-me que eram 11 horas e 45 minutos e só o podiam fazer ao meio-dia. Agradei e saí desapontado a procurar outro café. Andei não mais de 50 metros e vi que ela vinha atrás de mim para me dizer que o gerente permitia que me servisse o café.

O café era bom e, quando ia pagar, disse-me que era oferecido pelo gerente, porque antes do meio-dia estavam fechados. Já tinha falado com ela e tinha-me dito que se chamava Matina, o que em croata quer dizer Manhã. Fui-me embora depois de lhe desejar felicidades e dirigi-me para a paragem do autocarro e entrei na bicha. Logo a seguir aparece-me a Matina a entregar-me um embrulho que tinha deixado em cima da mesa. Depois vim a saber que Matina só será madrugada num dialecto antigo.

E pensei para mim mesmo: “Os Croatas sabem realmente o que é fazer turismo”.

Por esta altura já tinha opinião formada acerca dos Croatas: Os homens eram bem formados e elas bonitas e extremamente simpáticas.

As nações circundantes da Croácia estavam sempre prontas a fazer a guerra, que era assim uma espécie de desporto nacional. E lembrei-me dos naturais de Timor-Leste, que também se comportavam assim. Só quando eram uma colónia portuguesa isso era evitado por nós.

Mas ao mesmo tempo ainda estava a pensar na Matina e a lamentar não a ter encontrado antes, quando eu era mais novo. E pensei numa solução. Havia uma: era acreditar na transmigração das almas e ter uma segunda vida. Se fosse verdade até me agradaria, o que se a minha vida fosse reincarnada, me permitiria encontrar uma Matina. Como as almas não têm idade, nada impedia que o Criador desse um jeitinho. Pensam que isto é ma tontice, e é, mas nunca é mau sonhar se isso nos faz feliz. Sou um optimista...

No entanto chegámos ao hotel Ivka para jantar.

E depois do jantar ia ter uma surpresa agradável. Já tinha reparado que um senhor que ia na excursão me dava a sensação de querer falar comigo. Era tão óbvio, que resolvi dirigir-me a ele. E ele disse-me que tinha a ideia que já nos tínhamos encontrado. E tínhamos encontrado em 1968, e em Moçambique. Eu comandava a fragata “Vasco da Gama” e estava em Porto Amélia, quando recebi ordem para transportar para a Beira uma companhia do Exército Português que, cumprido o seu serviço militar, regressava à Metrópole, e iria fazê-lo a bordo dum navio mercante.

Ele era o comandante da companhia e naturalmente convidei-o para almoçar comigo.

Eu não o reconheci porque ele tinha engordado, eu nem tanto, mas ele tinha melhor memória do que eu e reconheceu-me ao fim de quase 40 anos.

E durante a excursão tivemos ocasião de ter contactos muito agradáveis!

Como o mundo é pequeno!

Ainda é de mencionar um pormenor da minha visita a Dubrovnik.

Fui assistir a um espectáculo de um grupo folclórico que se exibía num teatro local; cantavam e dançavam bem. Tinham classe. Não me lembro do seu nome artístico.

Mas, foi-nos explicado, eram recrutados como voluntários e só ao verificar-se que tinham talento passavam a profissionais. Exibem-se na Croácia na época turística e, no resto do ano, por todo o mundo. Também os trajes regionais com que estavam vestidos eram de grande beleza.

Antes de prosseguirmos, há dois assuntos a que nos vamos referir.

O primeiro é uma pequena descrição dos povos da Croácia e dos seus vizinhos.

Fazemos isso da Jugoslávia para cá, senão seria um pesado cartapácio.

A Jugoslávia surgiu como resultado da I Grande Guerra e foi constituída por seis Repúblicas Federais: Sérvia, Croácia, Eslovénia, Bósnia-Herzegovina, Macedónia e Montenegro.

Tito teve primeiro que combater os Alemães, que na Segunda Guerra ocuparam os Balcãs, primeiro com a ajuda da União Soviética, que depressa se voltou contra ele.

Tomou a decisão de criar uma forma jugoslava de Comunismo.

Quería ser independente e até se aproximou da Europa Ocidental e de estadistas neutrais, como Nehru e Nasser.

Em números redondos, a população da Sérvia é de 10 milhões, sendo a da Bósnia e da Croácia de 5 milhões cada.

Depois da morte de Tito, os Sérvios, com a ajuda da União Soviética, tentaram ocupar toda a Jugoslávia.

Em Janeiro de 1992 um plano da UNO foi aprovado para dar à Croácia a completa independência. Mas desde 1991 não se podia voltar atrás e a independência não podia ser travada. Achamos que não são precisos mais detalhes.

Um segundo assunto que é necessário esclarecer é mencionar quais as mais comuns religiões da Jugoslávia, a saber: os Ortodoxos, os Católicos e os Muçulmanos. No ano passado tive acesso aos números de 1953, que nos dão, julgo eu, dados suficientemente aproximados aos de hoje.

Na Sérvia há mais ou menos 50% de Ortodoxos; na Croácia 37% de Católicos; na Bósnia há 11,25% de Muçulmanos (um terço da população). Há outras religiões minoritárias (judeus e outros) que no total representam 2%. Nem todos os praticantes vivem necessariamente nos países indicados, mas a maioria não se afasta muito disso.

Todas as religiões defendem os seus privilégios e os seus fiéis são profundamente devotos. Por vezes fiquei com a sensação que se tratava de multinacionais procurando atrair clientes, numa concorrência feroz.

Ao longo da narrativa apresentarei, sempre que os tiver, exemplos disso.

De Dubrovnik ao Montenegro

Depois do almoço despedimo-nos do hotel Ivka, com saudade.

Seguimos pela estrada paralela à costa da Dalmácia, com bom tempo e a maior parte do percurso à vista das imensas ilhas ao largo da costa, e pudemos constatar que os Croatas guiam bem, com cuidado e segurança e respeito pelas regras de trânsito. A estrada, embora estreita, era bem traçada e estava bem conservada e de vez em quando via-se a Polícia, que era bem rigorosa. Se algum carro parasse à beira da estrada a Polícia ou o mandava seguir ou então tinha que pagar estacionamento...

O motorista do nosso autocarro era excelente e por acaso muito parecido com o seleccionador da equipa de futebol nacional, Felipe Scolari. Dir-se-ia que eram irmãos e era por esse nome que o tratávamos, ao que até achava graça.

Pouco depois chegámos à fronteira do Montenegro sem qualquer problema.

A beleza do cenário que nos apareceu, especialmente o contraste entre as enormes montanhas e os vales profundos era uma verdadeira maravilha!

A visita ao Montenegro seria curta, o que foi pena.



Fig. 6 – Confraternização com o “Scolari”

O Montenegro foi independente até 1918, quando se juntou à Sérvia. E mais tarde, em 1945, passou a ser uma das seis Repúblicas da Jugoslávia. Durante a guerra civil com a Sérvia houve muita destruição, que ainda hoje é visível.

Em 2007 voltou outra vez a ser independente, sob a tutela da UNESCO, que o administra e de certo modo tutela.

Fala-se agora que está em marcha um enorme investimento russo, não só no turismo mas também na extracção de bauxite.

Kotor, com o seu fiorde e três baías que com ele confinam e estão ligadas por um canal natural (Tivat, Risan e o golfo de Kotor), só foi incorporado no Montenegro no século XX (1945).

Kotor é uma velha cidade e a sua história é típica do Mediterrâneo, isto é, foi governada sucessivamente por vários poderes. Atrevo-me a afirmar que sobretudo por Veneza, pelos Turcos e até por Dubrovnik.

Chegando a Kotor, vindo do norte e pela estrada, deparamos com o Mosteiro de Ostrog. Um extraordinário edifício construído na rocha de tal forma que parece formar uma só unidade. Não o visitámos, porque o nosso programa não o tinha previsto.



Fig. 7 – Mosteiro de Ostrog, no Montenegro

Entra-se em Kotor atravessando um arco que leva à praça principal, onde estão os edifícios mais importantes. Continuando dentro das muralhas, encontramos ruas mais largas do que seria de esperar, os edifícios foram inteligentemente restaurados e estão em óptimo estado. Quando saímos da rua encontramos uma pequena praça onde está uma igreja que foi começada a construir no século XI e sofrendo alterações pelo menos até ao século XVI.

Disseram-me que o fundador da igreja foi um bispo, um bom governante que tinha nas suas mãos todas as alavancas do poder, e fez de Kotor uma cidade poderosa e proporcionou aos seus habitantes um período de esplendor.

Ninguém me soube dizer o seu nome, e o que sabiam era por tradição, mas ainda tenho esperança de obter mais dados antes de terminar esta narrativa.



Fig. 8 – Entrada de Kotor, Montenegro. Reclame para uma festa de caridade



Fig. 9 – Entrada para Kotor – Um altar



Figura 10 – Entrada para o interior da vila de Kotor



Fig. 11 – Kotor. Igreja de S. Nicolau

Deixámos Kotor para ir jantar a Perast, um porto de pesca onde havia boa comida e boas bebidas e nos receberam bem.

Do restaurante víamos duas ilhas, presumo que as mais pequenas do Montenegro.

Numa delas podíamos ver um Mosteiro, na outra o que parecia uma grande casa e um espantoso pequeno porto para uso dos proprietários. As casas pareciam casas de bonecas, tão minúsculas eram.



Fig. 12 – O porto de pesca de Perast

Depois do jantar voltámos para o Hotel Ivka, onde passámos a noite.

No caminho, já era noite e as pequenas terras bem iluminadas, eram um encanto.

Crna Gora era o nome primitivo do Montenegro, que foi mudado por influência italiana e vem de Monte Nero.



Fig. 13 – Duas ilhas em frente de Perast

De Dubrovnik a Split

No dia seguinte, depois do pequeno-almoço, metemo-nos à estrada em direcção a Split, o que nos permitiu ver as praias sem areia e as casas junto a elas, pelo que cada uma tinha uma pequena plataforma quadrangular de cimento, onde os nadadores tomavam banho de sol e depois quando lhes apetecia saltavam para o mar e tomavam banho à vontade. Acabado o banho tinham uns degraus de ferro, por onde subiam para a plataforma.

Para nossa surpresa tivemos que atravessar a Bósnia. Quando a Jugoslávia se desmantelou, os Estados interiores tinham que ter um porto para comunicarem com o mundo exterior. No caso da Bósnia-Herzegovina havia uma faixa de 10 quilómetros que a ele dava acesso. Entrámos pela fronteira sul e ficámos meia hora na Bósnia, o que deu para beber um café e comprar uns postais. Os bósnios pareceram-me diferentes dos Croatas, mas o pouco tempo que lá estivemos não nos permitiu formar uma opinião segura acerca deles.

Há um provérbio português que diz: “Um reino sem porto é como uma casa sem chaminé”.

Aqui pude ver na prática como era bem verdadeiro.

Lá saímos pela fronteira norte e reentrámos na Croácia. Split é a segunda maior cidade da Croácia, e à medida que nos aproximámos, tomámos consciência disso. Quando chegámos, chovia. Disseram que não duraria e tinham razão, mas não por muito tempo. Voltou logo a seguir...

Em primeiro lugar fomos ao Palácio de Diocleciano, construído no século III a.C. e património da UNESCO. O guia local tinha voz monótona e maçadora, pelo que passei para outro grupo que tinha um guia mais aceitável. Como sou distraído, acabei por separar-me do meu grupo. A solução era simples, ir para a porta de saída onde já encontrei alguns dos meus companheiros que não tinham achado o guia do seu agrado. Mas continuava a chover e a seguir íamos visitar a Catedral e era preciso ir até ao autocarro. Lá parou a chuva e lá chegamos, mas a visita foi mais curta.

Daqui seguíamos para Trogir, (Figs. 14 a 16) onde encontrámos bom tempo.

Trogir e o seu porto são um encanto e foi um prazer percorrer as suas ruas, ver os seus belos edifícios, igrejas e as suas atraentes lojas.

Depois foi um jantar delicioso num restaurante típico.



Fig. 14 – Vista de Split



Fig. 15 – Vista de Trogir



Fig. 16 – Um dos cais do centro de Trogir onde se abrigam as embarcações

Split/ Plitvice Jezera

O caminho para Jezera pouco deu para ver, pois foi feito de noite, mas apercebemo-nos que estávamos a aproximarmo-nos de um grande e frondoso parque.

Ficámos instalados no hotel Eden, o melhor de toda a excursão, tão grande que era difícil encontrarmos o nosso quarto. Tinha três pisos, cada um com as paredes pintadas de cor diferente.

Soubemos que o proprietário começara a sua vida comercial por fundar uma fábrica de cerveja que foi um sucesso. Entusiasmado com isso fundou o Hotel e ambas as empresas são ainda hoje um colosso.

O parque de Jezera é património da Unesco. É também muito belo e tem imensos recantos agradáveis.

Aquilo que nos ofereciam como diversão não era o género que eu prefiro. Tratava-se de escalar uma montanha por veredas estreitas e íngremes e que durava três horas. Era demais para mim e fiquei-me pelo parque, pois nada tenho de alpinista e a própria guia, Marisa Mouta, assim me aconselhou. Contou-me também e posso dizê-lo já, que os Eslovenos, não só são grandes alpinistas, mas devem fazer uma vez na vida uma escalada às mais altas montanhas do seu país. É como os muçulmanos, que uma vez na vida, pelo menos, devem visitar Meca.



Fig. 17 – Um aspecto do Parque de Jezera



Fig. 18 – Um outro recanto do Parque de Jezera

Plitvice Jezera, Opatija, Postona, Lago Bled, Ljubljana

De Jezera o autocarro levou-nos à Istria, atravessando as montanhas de Gorski Kotar.

As culturas agrícolas, alternando com as florestas de faias e de carvalhos, são um espectáculo inesquecível.

Mas o que foi uma surpresa inesperada e agradável foi a chegada a Opatija. O tempo estava uma maravilha, as ruas cheias de turistas de todos os cantos do mundo, lojas para todos os gostos.

Não há como os Croatas para receber os turistas! Aqui o Senhor Turista era mesmo Rei...

O sentimento geral que Opatija (Fig.19) comunica ao turista é que voltou ao começo do século XX, à época da Belle Époque. Opatija esteve muitos anos sob a soberania da Áustria e os edifícios e o planeamento da cidade não deixa de nos transmitir esta realidade.

Disseram-nos que Francisco José e Sissi visitavam a cidade com frequência. Não nos espantaria encontrá-los quando passeamos nas ruas de Opatija.



Fig. 19 – Vista geral de Opatija

Almoçámos num bonito restaurante ao estilo também da Belle Époque, e de boa qualidade, pelo que não foi surpresa tê-lo apreciado.

Depois de almoço fomos levados às grutas de Postojna (Fig.20), as maiores da Europa. Eram tão grandes que só fiz o percurso do comboio eléctrico, às outras três horas a pé baldei-me... De resto, já o disse atrás.



Fig. 20 – Lago de Bled

No dia seguinte seguimos para o lago Bled.

Dir-se-ia que o lago Bled é uma parte do paraíso, tão lindo é que merece ser descrito assim. Tudo estava em consonância com o que escrevo. Estava um dia lindo, nem havia vento, o sol brilhava e o lago ainda era mais embelezado pelos barcos que nele vogavam.

Eram de madeira, não tinham motor, para não causar poluição, moviam-se com remos de madeira e era mais uma maravilha a juntar ao cenário de sonho.

Tudo contribuía para reforçar a sensação de que estávamos noutra mundo, num mundo paradisíaco e pacífico. Ficámos uma hora a apreciar este espectáculo. mas estava à nossa espera um almoço num restaurante à beira do lago. E a sensação de paz mantinha-se. A comida excelente e os clientes até conversaram connosco como se já nos conhecêssemos todos há muito. Estava tudo em perfeita sintonia com a atmosfera.

Disseram-nos que Francisco José e Tito passavam frequentemente férias aqui. Não me custa nada a acreditar: dirigentes, sejam Imperadores ou comunistas, gostam de boa vida e o poder ajuda a tê-la. Talvez seja a recompensa duma vida muito árdua...



Fig. 21 – Lago Bled. Embarcações e o Castelo



Fig. 22 – Ljubljana, Eslovénia. Edifício estilo Arte Nova, uma curiosidade da cidade

A estrada para Ljubljana era diferente de todas as que tínhamos percorrido, mas não desagradável. Era muito variada, havia túneis, para transpor as montanhas, planaltos, planícies cultivadas. Viram-se aqui e além várias casas com bom aspecto, e algumas destruídas – quase todas pela mesma razão, as guerras depois do desmantelamento da Jugoslávia. As destruídas eram das pessoas vítimas da guerra ou que tinham emigrado. As que estavam em bom estado eram daqueles que não tinham sofrido com ela ou que, tendo emigrado (com mais frequência para o Canadá ou Estados Unidos), tinham refeito a sua vida. Em todo o caso era a região em que se viam menos destruições.

Chegados à Ljubljana ficámos no Grand Hotel Union, que logo verificámos ser acolhedor e central.

Eslovénia – Ljubljana

A Eslovénia e Ljubljana merecem ser descritas separadamente. Começaremos com a Eslovénia.

Depois do Montenegro, é a Eslovénia o mais pequeno dos estados que resultou da partilha da Jugoslávia. Quando vimos da Croácia a primeira impressão que sentimos é que estamos perante um Estado que foi criado numa escala menor que os seus vizinhos. De Ljubljana, como cidade, poder-se-á dizer o mesmo. Não significa que sejam menos importantes. Tudo parece ser uma nação e uma cidade em miniatura.

Pelo contrário, tanto o país como a cidade são mais ricos, devido especialmente a terem mais riquezas minerais.

A sua posição estratégica é também especialmente importante. Para o entender, basta reparar que, para passar dos Balcãs para a Europa Central, temos que atravessar a Eslovénia. Da mesma forma acontece se quisermos ir da Áustria para o norte da Itália. Por isso não é de admirar que todas as raças e estados vizinhos tenham, numa altura ou

noutra, tentado apoderar-se da região. Quem a governou mais tempo foi a Áustria e os Habsburgos.

A grande maioria dos Eslovenos é católica (cerca de 90%).

Quando falamos com eles são corteses, mas não são calorosos como os Croatas. São altos, homens e mulheres são fortes e esbeltos. As mulheres não têm o encanto das Croatas.

O nosso hotel era agradável e o pessoal não se poupava a esforços para satisfazer os nossos desejos. Assim, disseram-nos que perto do hotel havia um restaurante que tinha comida regional e que a melhor especialidade era a sopa de cogumelos. E lá fomos e gostámos. A sopa vinha dentro dum pão escuro, com feíto duma pêra, e até não faltava o pedúnculo, por onde se abria. Lá dentro estavam os cogumelos e não sabemos que especiarias ou que mais ingredientes, mas era de comer e de chorar por mais.

Ljubljana é uma cidade bonita, bem conservada e limpa e tem muito que ver.

A nossa guia levou-nos a uma praça e estava a descrevê-la, quando apareceu outro orador, bem bebido, que competia por assim dizer com ela. E a única solução que teve foi levar-nos para outro sítio da praça. Mas como tinha humor, saiu-se com uma frase muito portuguesa: “Quando um burro fala, todos os outros agacham as orelhas”.

Há muitos edifícios históricos em Ljubljana: a Catedral, o Castelo, a Universidade e tantos outros.

Também não faltam tradições, hábitos e lendas.

Já nos referimos a que todos os eslovenos uma vez na vida têm que escalar as montanhas mais altas da Eslovénia. É como a um muçulmano ter que ir, pelo menos uma vez durante a sua vida, a Meca.

São Jorge é um santo venerado na Eslovénia e o Dragão também compartilha dessa fé.

Quando, outrora, os Turcos quiseram tomar Ljubljana, foi o Dragão que salvou a cidade. Soprou e o seu sopro criou uma espécie de neblina rente ao chão e impediu que ela fosse vista por eles.

Há outra lenda de São Jorge e do Dragão a que já nos referimos, mas que vale a pena repetir agora que estamos em Ljubljana. Há aqui uma ponte que, à entrada e à saída tem dois São Jorges e dois Dragões que lá estão há dois mil anos. E, diz a lenda, quando uma virgem atravessar a ponte os Dragões dão à cauda. Até hoje as caudas dos Dragões nunca deram por isso.

É curioso que no Mindelo, em Cabo Verde, há um monumento para comemorar a passagem, em 1922, de Gago Coutinho e Sacadura Cabral. O monumento tem

uma águia na parte superior. Acredita-se que, quando uma virgem passar pelo monumento, a ave levantará voo. Ora a rapace nunca descolou... Não há dúvida que as virgens são uma espécie em vias de extinção... Por isso têm que ser protegidas, mas como a humanidade precisa de continuar, a única forma de sobreviver é extingui-las... Qualquer outra solução seria muito complicada...

Já que falamos em espécies em via de extinção vem a propósito falar dos burros.

Conhecemos dois países que estão preocupados com isso: a Croácia e a Espanha.

Na Croácia não conhecemos pormenores; na Espanha, temos conhecimento que já há uma quinta, perto de Madrid, onde estão concentrados os 15 mil que ainda res-

tam dos 80 mil que chegaram a existir, e contaremos a esse propósito uma história que o humor português em relação a tal problema já inventou. Não vale a pena escrevê-la, bastará contá-la.

Além de ser um ponto de passagem e um centro de turismo, a Eslovénia tem muitas fábricas que se dedicam à metalurgia, e trabalham o zinco, o chumbo, o mercúrio, o carvão e mesmo o petróleo. Perto destas fábricas, há normalmente outras que produzem energia.

Sob o ponto de vista agrícola há que dizer que a produção de batata era 40% da Jugoslávia. Nas planícies há outros cereais e vinha. Há uma coisa que os povos da região muito apreciam: os frutos silvestres de que se fabricam licores, compotas e doces. Pois grande parte é de origem eslovena.

Todas estas actividades têm atraído à Eslovénia muito investimento estrangeiro. O país está virado para a Europa, tendo entrado em 2008 para a União Europeia.



Fig. 23 – Eslovénia – A Garganta de Vintgar, região de rara beleza perto de Bled



Fig. 24 – Edifícios nas margens do rio Sava



Fig. 25 – Castelo de Ljubljana

Zagreb

De Ljubljana seguimos para Zagreb, onde passaríamos os dois últimos dias da nossa excursão. Na auto-estrada, ainda parcialmente em construção, vimos várias fábricas abandonadas, bem como casas destruídas, pelas razões já referidas.

Em Zagreb ficámos no hotel Astoria, reconstruído com pouco gosto e onde se calhar se conservou o que deveria ter sido mudado. Além do mais estava cheio, e as salas de estar eram pequenas para o movimento.

Tomado o pequeno-almoço seguimos para o centro da cidade por uma larga e bela avenida, enfeitada com belíssimas árvores e magníficas flores de cores variadas. Raras vezes vi uma entrada para uma cidade com tal majestade!

Zagreb é composta por duas partes: a cidade baixa (Kaptol) e a alta (Gradar). Foram séculos de hostilidade e de desconfiança que no passado viveram momentos de muita tensão.

Gradar começou a ser fortificada em 1242; Kaptol em 1466, mais de dois séculos depois.

Ao norte de Zagreb ficam as colinas de Medvedica, aumentando o encanto e a beleza da cidade.

Zagreb é não só a capital da Croácia, mas também o centro da sua cultura e política.

Também é aí que se cruzam estradas e caminho de ferro da Europa central e do Adriático. No aeroporto de Locko, dez milhas a norte, várias companhias de aviação ligam Zagreb a todo o mundo.

Também é um centro industrial e, depois de 1945, mais de 45% da força laboral trabalha na indústria, na química e nos têxteis. Tem uma Feira Industrial que é muito procurada por comerciantes de todo o mundo. Não podemos esquecer que uma grande parte do turismo da Croácia não deixará de ir a Zagreb.

Começámos a visita pela cidade baixa, percorrendo uma rua muito larga, que à nossa esquerda tinha um edifício enorme, o Mercado, local que tem sempre interesse. E que não deixou de ser interessante visitar, pois estava cheio, era colorido e tinha de tudo, incluindo chocolates que muito nos tentaram, pois são óptimos na Croácia.

Depois passeámos pelas margens do rio e observámos os edifícios e as ruas adjacentes, vendo o que ficou das fortalezas de Gradar. O restante deixámos para o dia seguinte.

A seguir fomos para a cidade alta, visitamos a Catedral Gótica, que tem objectos de valor, entre eles um fresco do século XIII. O edifício foi restaurado no século XIX.

De repente estávamos perto do Museu de Arte *Naif* de Zagreb. Tinha muitos visitantes e tivemos que esperar uma hora, mas valeu a pena. As colecções e os quadros tinham sido bem escolhidos e estavam muito bem apresentados. Foi uma boa surpresa.

Chegados ao hotel nova surpresa, de ordem diversa: chegara outra excursão, por acaso da Nortravel, que se dirigia para o sul da Croácia, o que complicou o serviço. Nela havia portugueses e brasileiros, que deram logo mostras de quererem falar connosco, e que me olharam – talvez a minha idade e o facto de viajar sozinho lhes despertasse a curiosidade, mas eu não dei ocasião para que chegassem à fala. Tudo tem o seu tempo...

De Zagreb para Lisboa

Tudo acaba, e estávamos a chegar ao fim da viagem, sendo neste domingo que partíamos. Tomado o pequeno-almoço esperávamos no hall pelo autocarro e em frente de mim estavam duas portuguesas e uma brasileira. Esta não resistiu e veio ter comigo, perguntou-me se era português e fez-me toda a espécie de perguntas indiscretas, como só uma mulher brasileira sabe fazer. Mas era simpática, e logo me convidou para ir à terra dela, no Brasil. As portuguesas convidaram-me para ir ao Porto, donde eram.

O mais engraçado é que na visita à cidade baixa, que todos íamos visitar, estávamos sempre a encontrarmo-nos.

Não faço tenções de ir nem ao Brasil, nem ao Porto, nos tempos mais próximos, mas se acontecesse até as ia visitar. A curiosidade das mulheres não tem limites...

A nossa visita final a Zagreb acabou, como era esperado, na Catedral – que era notável e merecia a pena admirar.

Mas havia outras coisas importantes a fazer. No fim da visita era a altura dum café e quando o tomava a guia disse-me que era melhor trocar os kunas (moeda croata) que só aí é aceite e de que nos trocavam as notas em euros, disse-nos onde era a casa de câmbios e que no aeroporto haveria maior confusão e era melhor fazê-lo em Zagreb e que tínhamos meia hora para o fazer. Eu achei pouco tempo, ela disse que chegava e lá fui eu.

Comecei por não encontrar a casa de câmbio, mas um croata levou-me a um banco onde fui e lá me atenderam e deram-me uma senha e verifiquei que tinha 40 pessoas à

minha frente, e nunca seria atendido a tempo: ou perdia o dinheiro ou o autocarro. Eram alternativas que não me serviam. Pensei e vi que havia 12 guichets para atender o público, percorri-os e escolhi o guichet 8, onde estava uma senhora, aí dos seus 50 anos, que me pareceu a mais simpática e a mais abordável.

E fiz bem, porque a senhora resolveu-me o problema, levei o dinheiro, que ainda eram 150 euros e ainda cheguei ao autocarro três minutos antes de partir, e ainda chegaram dois depois de mim. Tudo é bom que acaba bem. Mas foi o momento mais aflitivo da minha estadia na Croácia. E até fiquei satisfeito porque tinha tido inspiração (melhor diria 'lata') para sair do apuro...

Lá chegámos ao aeroporto e ainda nos mostraram o cemitério que era perto e nada tinha de notável.

Afinal o avião estava atrasado e teria havido muito tempo para trocar o dinheiro, no aeroporto.

Durante a primeira hora de voo apanhámos muita turbulência, mas ao aterrar em Frankfurt tinha passado. Aí ainda tivemos que esperar três horas, mas o voo para Lisboa foi com um tempo muito aprazível.

É sempre agradável chegar a casa e sabe bem.

Mas tenho que dizer que a visita à Croácia me agradou imenso.

E para não terem dúvidas é minha intenção voltar lá este ano.

Junto ainda uma série de observações que recolhi do que vi e do que me contaram.

Informações que me parecem úteis

Quando se visita pela primeira vez um país é natural que nos interessemos pelo seu presente, pela sua geografia, pela sua história, pelos seus problemas e pela forma como vivem os seus cidadãos.

As impressões que cada um recolhe são falíveis e é detestável aquele que em oito dias julga que sabe tudo e melhor do que aqueles que lá nasceram e lá vivem. Isso não é para mim e aquilo que eu vi e interpretei é apenas uma ideia pessoal, falível como todas.

O facto de ser oficial de Marinha faz com que fosse treinado para observar os habitantes, o seu nível de vida. As suas aspirações, a sua política, e os desafios que enfrentam e perigos que tenham de evitar.

Impressões que me ficaram da Croácia

Os Croatas são profunda e sinceramente religiosos, qualquer que seja o seu credo, já o escrevemos. Mas houve coisas que não me souberam explicar. Numa igreja Católica Romana todas as senhoras traziam ao pescoço um colar muito simples, mas igual em todas. O mais provável é que fosse a forma de assinalar que pertencem à mesma Confraria ou Irmandade. É uma hipótese que tem uma certa lógica e aceitei-a.

Mas o serem religiosos não quer dizer que não brinquem com coisas sagradas ou até que não haja ateus. Um dia entrei numa tabacaria onde comprei um postal muito engraçado que mostrava três burros muito bem dispostos e com ar feliz.

E o empregado da loja perguntou-me, se sabia o que é que o postal representava.

Quando lhe disse que não, retorquiu: “É a Sagrada Família”, pois é o mais feliz que há. Ou era ateu, ou até daqueles que para não ficarem entupidos com uma graça que acham boa, até perdem um amigo.

Importância do turismo na economia croata

Os croatas têm bem a noção de como o desenvolvimento do turismo mudou as suas condições de vida e que as receitas que dele auferem são mais volumosas do que as de muitas exportações.

Até há pouco não havia muitos turistas portugueses que fossem à Croácia, mas logo que a Nortravel organizou excursões na época própria com a duração de uma semana, os responsáveis pelo turismo começaram a formar guias que pudessem falar português.

Foi uma decisão oportuna, pois os que havia não estavam à altura da tarefa.

Condições de vida

Foi em Dubrovnik que vimos talvez as piores condições de vida numa certa camada da população – as dos velhos que não tinham a idade nem a força de aproveitar as possibilidades que o fim do regime comunista poderia oferecer, e que estavam habituados a que o Estado lhes concedesse uma sobrevivência mínima. Não viviam bem, mas sabiam que tinham o mínimo para viver a vida que sempre tinham tido.

Outra coisa que me espantou foi ter-me apercebido que todos procuravam um segundo emprego, o que se explica pelo facto de os ordenados serem baixos e mal darem para viver. Por outro lado havia sinais de luxo e de abastança que eram difíceis de entender: viam-se por toda a parte carros topo de gama e, nas lojas, objectos de luxo, como jóias e bons fatos e vestidos. Como era possível!

A pouco e pouco fomos percebendo de onde é que provinha o dinheiro. Uma das causas principais era a diferença do IVA na Croácia e na Bósnia. Na primeira era ligeiramente superior a 25%, na segunda era de 15%. Isto dava, é claro, muitas possibilidades de negócios escuros e lucrativos. E o que nos foram dizendo esclareceu-nos. O segundo emprego era indispensável e era possível que fosse legal.

Mas também aqui o turismo tinha a sua influência melhor. Em Dubrovnik chamavam a esses recém-vindos qualquer coisa que se assemelha a ‘retornados’, muito ao jeito do que os portugueses chamavam áqueles que foram forçados a abandonar Angola.

Coisas muito positivas

Nas ruas qualquer pessoa, nova ou velha, de dia ou noite andava sozinha em toda a segurança. Não havia um pobre a pedir e nunca ouvi falar de roubos.

Que havia pobres havia, como em toda a parte, mas onde estavam? Ninguém me esclareceu e até achei pouco próprio perguntar.

Ameaças para o futuro da Croácia

Desejo para a Croácia um grande e próspero futuro. Até por egoísmo. Pois tenciono lá voltar.

A situação actual no Kosovo pode ter más consequências, mas desejo e espero que a experiência de guerras passadas dê a todos os intervenientes a prudência, a ponderação e o bom senso para as evitar.

Afinal, se em Espanha a regionalização se fizer sem equilíbrio, isso só será mau para Portugal.

Não quero para os outros o que não quero para mim!

Palavras finais

Todos nós, num momento ou noutro, dissemos mal da *globalização*, a que eu prefiro, como os franceses, chamar *mundialização*. E já no século XV os portugueses foram dela pioneiros, portanto não devem temê-la noutras terras e pessoas. Por isso digamos em conjunto:

GOD BLESS CROATIA, GOD BLESS PORTUGAL!
VIVA PORTUGAL!

LANÇAMENTO DO LIVRO
A MARINHA EM ÁFRICA. ANGOLA, GUINÉ E
MOÇAMBIQUE – CAMPANHAS FLUVIAIS, 1961-1974

Palavras do Presidente,
Almirante Nuno Vieira Matias, em 22 de Setembro

Hoje é um dia muito especial para a Academia de Marinha. Esta nossa sessão supera em muito as habituais, mas não apenas por ter por objecto o lançamento de um livro. O seu significado ultrapassa também o mero acto da apresentação de uma publicação nova para se situar no elevado patamar das homenagens.

Prezados Confrades, Senhoras e Senhores Convidados, peço que me acompanhem no espírito e no sentir interior, de duas homenagens.

Uma, ao autor dos trabalhos de investigação, análise e divulgação das campanhas portuguesas em África, de 1961 a 1974, o Senhor Professor Doutor John Cann que nos dá a honra da sua presença na nossa Academia. É uma homenagem que devemos a tão ilustre investigador, pelo trabalhado árduo, profundo, honesto e inteligente que vem desenvolvendo há mais de década e meia, visando fazer a história dessas nossas campanhas, que constituem um modelo de estudo, no estrangeiro, por diversas das suas características. É, portanto, ainda útil nos dias de hoje, como escreve o Autor, exactamente na última frase do livro, que cito em tradução minha: “Claramente, o legado da Marinha de águas interiores portuguesa permanece relevante hoje e continua a influenciar o formato das marinhas actuais e futuras”.

A segunda homenagem salta, espontânea, da alma, sobretudo dos que tiveram a honra de servir em campanha, naquele período, quando lêem o livro *A Marinha em África*. É uma homenagem aos marinheiros que lutaram sobre a terra e sobre o mar e que bem “cumpriram sem cuidar recompensa”, como diz a divisa da Associação dos Oficiais da Reserva Naval. E porque este louvor está implícito na obra do Doutor John Cann, também ele, o Autor, deve ser envolvido nesta homenagem.

“Dear Professor John Cann

You are most welcome in your house, the Academia de Marinha. Thank you very, very much for being here with us. Today I feel that a dream has become reality...

In fact, about fifteen years ago, when we met for the first time and talked about the Portuguese African campaigns, a dream was born. The dream of getting from you an independent historical work of analyzes of such an operational activity.

So, in October 2007, it was with great joy that I received your new book, *Brown waters of Africa*, an outstanding work. You deserve a BZ (well done).

Dear John

As it is well known, you can follow the Portuguese language. So allow me to talk now”, em português.

Senhoras e Senhores,

O livro *A Marinha em África* é uma notável obra de investigação e de análise que muito contribui para a história da Marinha, mas tem também a sua história.

De facto, em 1995, pela mão do Senhor General Marques Pinto, o Doutor John Cann foi posto em contacto com este antigo marinheiro de Angola e fuzileiro da Guiné. Conversámos, aproveitando as escassas horas de uma tarde, no gabinete que eu ocupava de Superintendente dos Serviços do Material, até ao limite da sua ida para o aeroporto, de regresso a casa, nos EUA. Falámos de África, da Marinha, dos navios e dos Fuzileiros, de Angola e da Guiné. Foi uma enxurrada de palavras e de ideias que o Doutor Cann teve a paciência de ir anotando. Fiquei de lhe mandar mais elementos pelo correio, o que fiz com a ajuda do Comandante do Corpo de Fuzileiros, Cte. Vasco Cunha Brazão.

Mais tarde, em 1997, por ocasião do lançamento em Lisboa do livro “Counterinsurgency in Africa”, conversámos, de novo, também num novo gabinete, o do Chefe do Estado-Maior da Armada. E surgiu a ideia:- porque não desenvolver a acção da Marinha num livro dedicado? Prometi abrir as portas e gavetas dos arquivos da Marinha e indicar pessoas capazes de dar testemunhos e apoios certos. O Doutor Cann aceitou o repto e muitas foram as pessoas que o apoiaram e que ele cuidadosa e gentilmente refere no seu “Agradecimento”, com especial sublinhado para a AORN.

Foi um trabalho duro este do nosso Autor. Duro, persistente e longo, pois foi preciso esperar dez anos, até Outubro de 2007, em que, inesperadamente, recebi uma carta dos EUA acompanhando o livro “Brown waters of Africa”. Nela, John Cann dizia: “I thought that it would never be completed but I am proud to say that it now has been”.

(John you are totally right in being proud).

O resto da história é bem conhecido.

O livro, em inglês, foi apresentado neste mesmo lugar, o ano passado, pela palavra do nosso saudoso Presidente Almirante António Sacchetti e, depois, traduzido e editado pela Prefácio. Espero, agora, que desta primeira edição para a segunda seja também um curto passo. Já agora, sugeria que em nova edição a fotografia da capa fosse mais representativa.

Esta minha intervenção de abertura não visa a apresentação do livro, que será feita pelo Senhor Director da Prefácio e pelo Autor, mas, mesmo assim, não quero deixar de fazer duas notas.

A primeira tem a ver com o notável enquadramento que o Autor faz das nossas campanhas, no ambiente político mundial da época, de plena Guerra Fria, marcado pela estratégia ocidental de “containment” do comunismo no seu espaço de origem. É uma visão ampla, ajudada pelos factos da história de Portugal escritos também em África. E estes foram bem entendidos pelo Professor Cann, como prova, quando diz por exemplo, e cito “Portugal foi a primeira grande potência colonial a chegar a África e a última a deixá-la. Sendo um país pequeno, com escassos recursos, a sua longa permanência no

continente africano justifica-se pela criatividade, adaptabilidade e afinidade com os territórios colonizados”.

Cabe também nesta nota sobre o enquadramento referir a rara perspicácia do Autor quando aborda a visão estratégica da Marinha portuguesa, ainda nos anos 50, procurando preparar-se, por vezes contra ventos e marés, para um quadro de situação que se antevia. Inseriu-se nesse planeamento estratégico o desenho de uma organização com a conveniente estrutura de comandos no Ultramar, uma rede de comunicações, entre outras medidas, assim como se previu a recriação dos Fuzileiros, apesar, de algumas miopias da altura, de resto ainda não totalmente curadas hoje.

A segunda nota elogiosa para o Autor decorre da sua invulgar capacidade para analisar a actividade operacional da Marinha nos três teatros e para dela retirar conclusões úteis, só possíveis de identificar com um aturado trabalho de pesquisa, servido por uma aguda inteligência e por invulgares conhecimentos operacionais.

Com este aflorar da qualidade do trabalho produzido pelo Prof. Cann apenas pretendi, muito elementarmente, demonstrar o que conduziu ao enorme apreço, à grande admiração e ao profundo sentimento de gratidão que tenho pelo Senhor Professor Doutor John Cann.

Ele é credor das nossas homenagens, das homenagens que também devemos àquelas que realizaram os feitos que ele descreve.

Aceite, por isso, Senhor Professor as sentidas homenagens da Academia de Marinha. “John, you have done an outstanding job. Thank you very much”.

A FRAGATA CORTE REAL NA OPERAÇÃO CONTRA A PIRATARIA NO CORNO DE ÁFRICA (Abril - Junho de 2009)

Comunicação apresentada pelo capitão-de-mar-e-guerra
António Gonçalves Alexandre, em 1 de Outubro

AGENDA

- ENQUADRAMENTO
- AMEAÇA
- ACTIVIDADE OPERACIONAL
- DADOS ESTATÍSTICOS
- CONSTRANGIMENTOS
- CONCLUSÕES

ENQUADRAMENTO

1. Estrutura de Comando:

COMANDO OPERACIONAL – CENGFA
CONTROLO OPERACIONAL – SACEUR
COMANDO ADMINISTRATIVO – COMNAV
COMANDO TÁTICO – COMSNMG1 (JFC BRUNSSUM/MCC NORTHWOOD)
(CTF 410 OPERAÇÃO ALLIED PROTECTOR)
NRP CORTE-REAL – FLAG SHIP CTF 410

2. Composição da TF 410 durante a Operação Allied Protector



3. Portos praticados durante a OAP:

- DJIBUTI, Djibuti: 25 MAR
- SALALAH, Omá: 07 – 08 ABR
- SALALAH, Omá: 23 ABR
- DJIBUTI, Djibuti: 04 – 07 MAI
- MUSCAT; Quênia: 20 – 25 JUN
- Mombaça, Quênia: 02 – 05 JUN
- SALALAH, Omá: 23 – 26 JUN

4. Missão do escalão superior para a OAP:

MISSÃO

1UP – CTF 410 CONDUCTMARITIME OPERATIONS DURING OPERATION ALLIED PROTECTOR IN THE AOO OF GULF OF ADEN (GOA), HORN OF AFRICA (HOA) AND SOMALIAN TTW, IOT DETER, DISRUPT AND PROTECT AGAINST PIRATE ATTACKS ON SHIPPING TO THE MAXIMUM EXTENT POSSIBLE IN CONJUNCTION WITH OTHER NATIONS AND ORGANISATIONS AND IN THIS WAY CONTRIBUTE TO SECURITY SLOCS IN THE REGION.

De realçar a condução de operações contra-pirataria na região do Corno de África, incluindo as águas territoriais da Somália, com o propósito de garantir a protecção da navegação mercante de ataques de piratas e, assim, contribuir para a segurança naquela região.

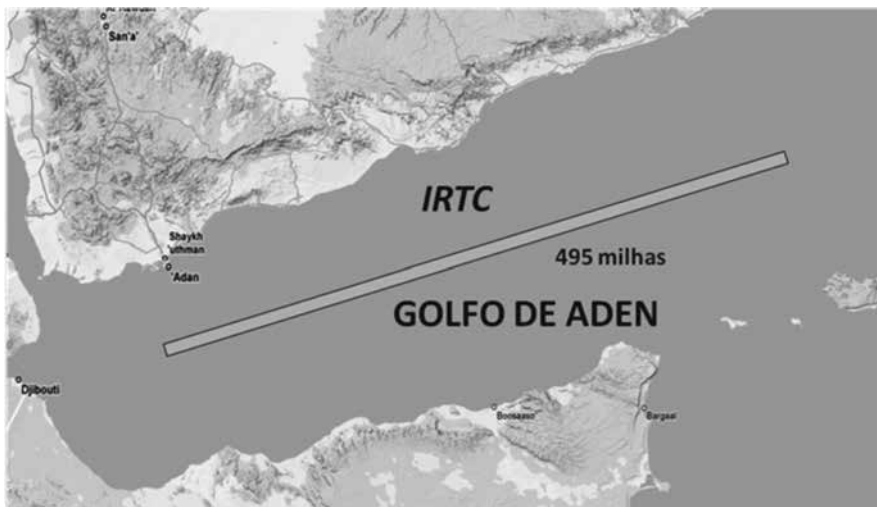
Da missão antes referida foram deduzidas as seguintes tarefas:

- a. **BASELINE OPS – Operações de rotina** conduzidas por meios navais dispersos em determinadas áreas de responsabilidade ao longo da área de operações. **Grande prioridade era estabelecer uma *recognized maritime picture* robusta** com particular atenção à identificação e seguimento de embarcações com menos de 300 toneladas de deslocamento. **O objectivo consistia em garantir a necessária diferenciação entre o que eram actividades legais.**
- b. (como o transporte de mercadorias ou a pesca, por exemplo) **e o que eram actividades ligadas à pirataria.**
- c. **FOCUSED OPS – Operações conduzidas numa área específica e por um período limitado de tempo. Destinavam-se a obter informação detalhada relacionada com navegação existente ou a conter determinada ameaça de pirataria nessa área específica.** Grande vantagem consistia na dissuasão e obtenção de *awareness* acerca de suspeitos piratas, respectivas bases e acções concretas.

- d. **ESCORT OPS – Operações conduzidas com o objectivo de garantir a segurança da navegação mercante numa determinada área pré-definida.** Realizadas escoltas a navios de risco severo e a navios do Programa de Ajuda Alimentar da ONU.
 - e. **INTEL GATHERING – Operações destinadas a conduzir recolha de informação** junto à costa da Somália.
5. As regras de empenhamento nacionais definiram o conceito de emprego dos *Vessel Protection Detachments* (VPD) (embarque apenas em navios de pavilhão português e desde que solicitado), e a política de detenção de presumíveis piratas em determinadas circunstâncias (autorizada apenas quando em presença de ataques de presumíveis piratas a navios de pavilhão português, ou a navios cujas vítimas fossem portuguesas). Ambas as regras estavam, todavia, ao nível do GEN CEMGFA.

As regras de empenhamento *NATO* definiram a entrada nas Águas Territoriais da Somália, os termos da utilização da força mínima, a apreensão de material suspeito ou a execução de *boardings* cooperativos. Deixou ao nível do comandante o posicionamento do navio e do helicóptero orgânico, a realização de *warnings* (que não *warnings shots*), e, naturalmente, a defesa própria (*self defense*).

6. Golfo de Aden (*GOA*):



O “*International Recommended Transit Corridor*” (*IRTC*) é um corredor marítimo de 495 milhas de comprimento, criado para utilização da navegação mercante em trânsito por este golfo, e que é patrulhado, em permanência, pelos diversos navios de guerra que aí se encontram estacionados.

7. Área de Operações da OAP:



Tinha cerca de 1 milhão de milhas quadradas, e mais de 1500 milhas de linha de costa, ao longo da costa da Somália. Nesta área passam cerca de 33 mil navios mercantes por ano, e perto de 80% do comércio de energia. Cruzam o IRTC, em média, 70 navios por dia.

8. Meios existentes na área de operações:

Várias Forças Tarefa (TF 410 – SNMG1, TF 465 - EUNAVFOR, TF 151 - Coligação contra pirataria englobava meios dos EUA, Singapura, Turquia, Coreia do Sul e Austrália, TF 150 - Coligação contra terrorismo, com meios dos EUA e França), e diversos países que aí mantinham navios de guerra, vocacionados, sobretudo, para a escolta de navios ao longo do IRTC.

I. AMEAÇA

FENÓMENO DA PIRATARIA

9. Os piratas são normalmente antigos pescadores somalis, com idades compreendidas entre os 20 e os 35 anos. Hoje em dia existe uma 2ª geração já que os mais antigos retiraram os proveitos que queriam e deram lugar aos mais jovens, mais voluntariosos mas, necessariamente, mais inexperientes (isso manifestou-se, por exemplo, nos ataques aos reabastecedores *FGS Spessart* e *RFA Wave Knight*, ou a navios mercantes com grandes superestruturas e velocidades elevadas, alvos com probabilidade de sucesso reduzida).

A pirataria é hoje em dia a actividade mais lucrativa na Somália. Aqui impera a pobreza e miséria no meio de uma guerra civil que se arrasta há já longos anos. Cerca de metade da população depende mesmo da ajuda alimentar externa para poder sobreviver. Mais de 70% da população vive com menos de 2 dólares por dia.

Ademais, a pirataria na Somália é aceite e está na moda:

- Os piratas possuem casas junto ao mar e carros de luxo.
- Participam em festas, consomem álcool e *khat* (droga muito vulgar na região).
- Têm um estatuto de celebridade.
- A tolerância dos líderes locais proporcionou a criação de santuários e benefícios para os piratas:
- Os lucros têm originado oportunidades de negócio.
- Os piratas, porque têm recursos, pagam preços inflacionados.
- Tem-se assistido a um incremento significativo das vendas de automóveis, importações e negócios no ramo imobiliário.

10. Enquanto persistirem os actuais substanciais benefícios económicos, e estes prevalecerem face ao risco que esta actividade encerra (detenção, julgamento e condenação), continuará a existir um elevado nº de jovens a pretender juntar-se aos actuais piratas, não obstante a forte presença militar internacional que naquela região existe.

Por outro lado, há demasiados entraves legais que importa, naturalmente, ultrapassar. Aparentemente, apenas um único aspecto lhes merece algum receio: serem julgados e condenados a cumprirem pena num país estrangeiro.

Na ausência de um governo central, forte, na Somália, e de governos regionais em *Somaliland* e *Puntland* imunes à corrupção, os piratas continuarão a sentir-se livres para operar sem qualquer tipo de oposição interna e manter-se-ão como a principal ameaça ao comércio marítimo na região do Corno de África.

MODUS OPERANDI

11. Os ataques ocorrem normalmente durante o arco diurno (cerca de 95%), sendo as horas do nascimento e ocaso do sol as mais críticas. Muitas vezes os piratas largam para o mar à noite e esperam pelo dia seguinte para efectuarem os ataques.

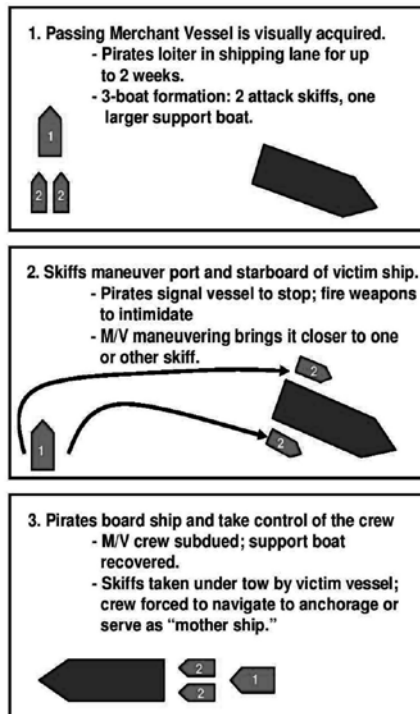
Os navios mais vulneráveis, seja pela sua baixa velocidade seja pelas próprias superestruturas, são normalmente as presas mais apetecíveis, pois garantem uma maior taxa de sucesso.

As *skiffs*, pequenas embarcações (6 a 9 metros), em fibra ou madeira, com potentes motores fora de borda, atacam numa base de oportunidade, aproximam-se normalmente pelos sectores de popa dos navios mercantes, por ambos os bordos, a alta velocidade.

Utilizam o factor surpresa e apostam em acções rápidas. Em média, os ataques demoram cerca de 20 minutos. Se não resultar em sequestro nesse espaço de tempo, simplesmente desistem e esperam nova oportunidade.

Normalmente os piratas fazem disparos de armas de assalto AK-47 e RPGs com o objectivo claro de intimidar e assustar as tripulações, obrigando-as a reduzir ou mesmo parar o seguimento do navio e, assim, facilitar a abordagem. Logo que conseguem aproximar-se o suficiente executam as acções de abordagem com recurso a escadas, muitas vezes improvisadas, entram rapidamente, assumem o controlo dos navios e iniciam a aproximação a um dos vários campos piratas que existem ao longo da costa: Os seus líderes sabem que estão a salvo assim que entram a bordo e têm a tripulação sob controlo.

Por vezes os navios sequestrados deslocam-se ao longo da costa várias dezenas de milhas para, porventura, tentarem confundir os navios militares que aí permanecem.



12. As pequenas *skiffs* atingem velocidades da ordem dos 20 nós com boas condições de mar (normalmente com ondulação inferior a um metro).

São normalmente 6 a 10 por embarcação, geralmente pouco experientes e usualmente recrutados na província de *PUNTLAND*, mas, como vimos, fortemente armados.

Foram, no passado, observados alguns ataques coordenados, com várias equipas e localizações diferentes. Parecia evidente a existência de dois grupos distintos

a operar no *GOA*, um na região mais a Leste, a Norte da província de *PUNTLAND*, e outro na zona mais a Oeste, que muitas vezes lançavam ataques em simultâneo num esforço claro para confundir os navios de guerra em missão na região.

Fazem uso frequente de telemóveis, mas, sempre que possível, utilizam, também, sistemas de comunicações em *VHF* dos seus navios-mãe. A informação obtida aponta, também, para a existência de acções de *spoofing* em *VHF*, canal 16.

Existe, ainda, informação, não confirmada, contudo, que os piratas podem ter utilizado o sistema *AIS* para efectuar o *targeting* de alguns navios alvo.

Os ataques são normalmente interrompidos assim que navios, helicópteros ou aeronaves de asa fixa militares chegam à cena de acção.

13. Por vezes os piratas usam traineiras, *dhows* de carga, rebocadores ou embarcações utilizadas para transporte de emigrantes ilegais como navios-mãe para daí lançarem os seus ataques e concretizarem os sequestros, tanto no *GOA* como na Costa Leste da Somália.

Estes navios-mãe que na maior parte das vezes foram eles próprios vítimas de actos de pirataria, misturam-se aleatoriamente nos corredores de tráfego, designadamente no *IRTC*, com embarcações envolvidas em actividades de pesca, sobretudo, mas também de transporte de carga ou até em acções de emigração ilegal, tornando, deste modo, bastante mais difícil a sua detecção e identificação.

Trazem normalmente a reboque as pequenas *skiffs* a quem fornecem o apoio logístico necessário que lhes permite estender o seu raio de acção a muitas dezenas de milhas de costa e permanecer vários dias no mar aguardando a melhor oportunidade para lançarem os seus ataques.

II. ACTIVIDADE OPERACIONAL

ACÇÕES CONTRA PIRATARIA

14. Acção contra-pirataria levada a cabo pela *Corte-Real* no dia 01MAI:



Duas *skiffs* atacaram um navio mercante de pavilhão das Bahamas que lançou um pedido de socorro por rádio (VHF). A Corte-Real encontrava-se a cerca de 25 milhas do local, mas tinha o seu helicóptero orgânico no ar em missão de busca de superfície. De imediato foi dada ordem ao helicóptero para se aproximar da cena da acção e tomar as medidas necessárias para impedir que o ataque das *skiffs* se concretizasse e que o navio fosse tomado pelos presumíveis piratas. A *Corte-Real* dirigiu-se à máxima velocidade para interceptar as embarcações que, tendo visto o helicóptero aproximar-se, interromperam o ataque pondo-se em fuga. Pouco mais de uma hora depois e com o helicóptero sempre na cena de acção, foi interceptada uma embarcação de maior porte para onde tinham fugido as *skiffs*. O navio-mãe foi tomado de assalto. Foram imobilizados e, posteriormente, identificados 19 presumíveis piratas. Foi recolhido diverso armamento, munições e material utilizado em acções de pirataria.

15. Acção contra-pirataria levada a cabo no dia 22 JUN:



A *Corte-Real* encontrava-se a escoltar o navio de risco severo BOLAN quando o navio mercante MAERSK PHOENIX, de pavilhão de Singapura e armador da Dinamarca, a escassas milhas de distância lançou um pedido de socorro, via VHF, dizendo que estava a ser atacado por uma *skiff* que se encontrava a disparar armas contra a ponte do navio. De imediato a *Corte-Real* entrou em contacto com o navio mercante e transmitiu-lhe que medidas concretas anti-pirataria deveria pôr em prática (aumento da velocidade, dirigir-se para junto da fragata portuguesa, colocação de mangueiras do circuito de incêndios em carga dirigidas à *skiff*, fazer guinadas francas e sucessivas para ambos os bordos). A *Corte-Real* concluiu o *handover* do navio mercante que estava a escoltar para o navio turco GAZIENTEP da TF 151 que se encontrava a cerca de 8 milhas e lançou-se à máxima velocidade no encalço da *skiff* suspeita, a qual viria a interceptar menos de meia hora depois. A *skiff* só parou o seguimento e os seus tripulantes levantaram os braços em sinal de rendição após terem sido disparados diversos tiros de aviso para a proa da embarcação. Foram identificados 8 presumíveis piratas e apreendido diverso armamento, munições e material utilizado em acções de pirataria.

ESCOLTA DE NAVIOS

16. Navios de risco severo (classificação assim atribuída pelo *Maritime Security Centre – Horn of Africa* pelas características apresentadas: baixa borda falsa, velocidade reduzida e tipo de carga a bordo).

Foram escoltados 8 navios de risco severo ao longo do *IRTC*, tendo todos eles colocado em prática as medidas anti-pirataria sugeridas pela Corte-Real:



17. Foram escoltados 3 navios do Programa de Ajuda Alimentar da ONU:

18. Do Estreito de *Bab El Mandeb* para *Berbera* (costa Norte da Somália), e 2 de Mombaça (Quênia) para Mogadíscio (costa Leste da Somália):



Em todos os casos a ligação entre a Corte-Real e os representantes do *World Food Program* foi excelente. Esta ajuda contribuiu decisivamente para alimentar cerca de 3 milhões de pessoas.

ASSISTÊNCIA HUMANITÁRIA

19. No dia 13 de Junho, quando se encontrava em trânsito para Norte ao largo da costa Leste da Somália, após ter feito o *handover* dos dois navios mercantes pertencentes ao *WFP*, em Mogadíscio, a fragata Corte-Real detectou, primeiro no radar e depois visualmente, uma embarcação de médias dimensões que apresentava um comportamento suspeito já que se encontrava praticamente a pairar. Foi decidido fazer
20. A aproximação e, após sucessivas tentativas fracassadas de entrar em contacto via rádio, foi enviada uma equipa de segurança com um oficial de vistoria à embarcação, entretanto identificada como sendo uma *dhow* de transporte de carga. Membros da tripulação apareceram então no convés acenando vigorosamente. Depois de obtida autorização, a equipa da Corte-Real subiu a bordo e deparou-se com um cenário que deixou desde logo antever a necessidade de ser fornecido apoio urgente. A *dhow* era de bandeira indiana, tinha uma tripulação de 14 elementos, todos indianos, e tinha permanecido sob sequestro de piratas durante 10 dias. Havia sido libertada 3 dias antes, e não tinha alimentos, água potável e combustível. Grande parte dos tripulantes apresentava sinais de ter sofrido maus tratos físicos. Alguns dos seus sistemas, designadamente o equipamento de VHF, não funcionavam. Foi de imediato activada a organização para assistência humanitária a navios no mar, tendo sido disponibilizada toda a ajuda requerida pelos tripulantes indianos, designadamente apoio médico e medicamentos, alimentos, água, combustível e apoio técnico na reparação das principais avarias existentes). Esta acção prolongou-se por mais de 12 horas. Terminou já noite dentro, mas contribuiu decisivamente para a chegada em segurança da *dhow* ao porto de *Muscat*, em Omá, 10 dias depois:



21. Mais uma acção de assistência no mar, desta vez levada a cabo no dia 20 de Junho, a uma embarcação iemenita que se encontrava à deriva, com uma avaria

na instalação propulsora e a necessitar urgentemente de óleo. Foi disponibilizado apoio técnico para reparação da avaria, e fornecida a quantidade de óleo necessária para o regular funcionamento da instalação propulsora. Foi igualmente fornecida água potável e a *dhow* pode, assim, seguir viagem rumo ao porto de destino:



EMIGRAÇÃO ILEGAL

22. Durante a OAP foram detectadas 3 embarcações ligadas à emigração ilegal da Somália para o Iémen (dias 29MAR, 04ABR e 15ABR). Todos os casos foram devidamente comunicados às autoridades iemenitas.



INTEL GATHERING

23. Conduzida recolha de informação entre Mogadíscio (costa Leste) e *Bosasso* (costa Norte) ao longo de várias centenas de milhas, entre os dias 10 e 17 de Junho. Foi possível obter informação de grande qualidade, como localização de antenas de comunicações, edifícios suspeitos, actividades em praias, localização de prováveis campos piratas, embarcações camufladas, localização de embarcações naufragadas e posição geográfica de navios sob controlo de piratas.
24. Algumas imagens obtidas, neste caso de um esconderijo de embarcações na Costa Norte da Somália.



25. Embarcações e construções suspeitas numa enseada situada na Costa Leste da Somália, relativamente perto de um campo pirata





26. Imagem de uma *Skiff* suspeita a navegar junto a costa a escassas milhas da cidade de *Bosasso*, na costa Norte da Somália. A acção desenvolvida pelo helicóptero da Corte-Real impediu que esta embarcação navegasse em direcção ao alto mar para desencadear um possível ataque, já que ao ser confrontada com a presença próxima do helicóptero, alterou a sua rota e dirigiu-se a alta velocidade para uma praia próxima, onde desembarcaram todos os seus tripulantes:

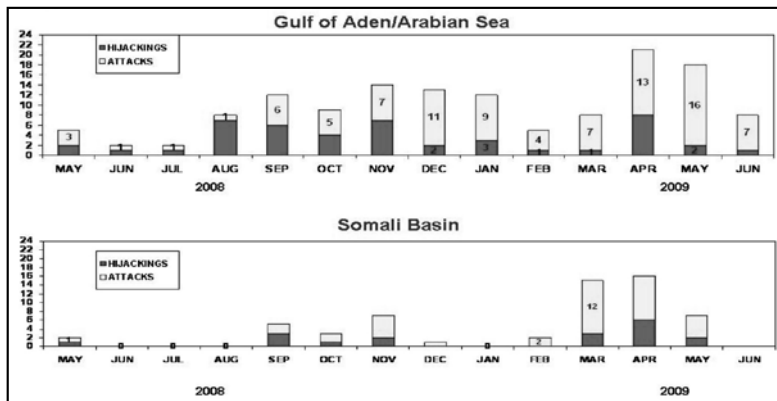


27. É visível nesta imagem da mesma embarcação algum material passível de ser utilizado em actos de pirataria, designadamente as duas longas escadas que transportava, mas, também, outro material suspeito como sejam os diversos recipientes utilizados para o transporte de combustível. Normalmente o armamento está escondido, debaixo dos bancos, envolvido em lonas de grandes dimensões, não permitindo a sua fácil visualização:



III. DADOS ESTATÍSTICOS

28. O quadro seguinte mostra a evolução (GOA versus Bacia da Somália) do nº de ataques, e sequestros de navios que daí resultaram, entre MAI 08 e MAI09. Como se pode observar, com excepção de Março de 2009, houve sempre bastante mais ataques e navios sequestrados no GOA em comparação com a Bacia da Somália, ao longo do referido período de tempo:

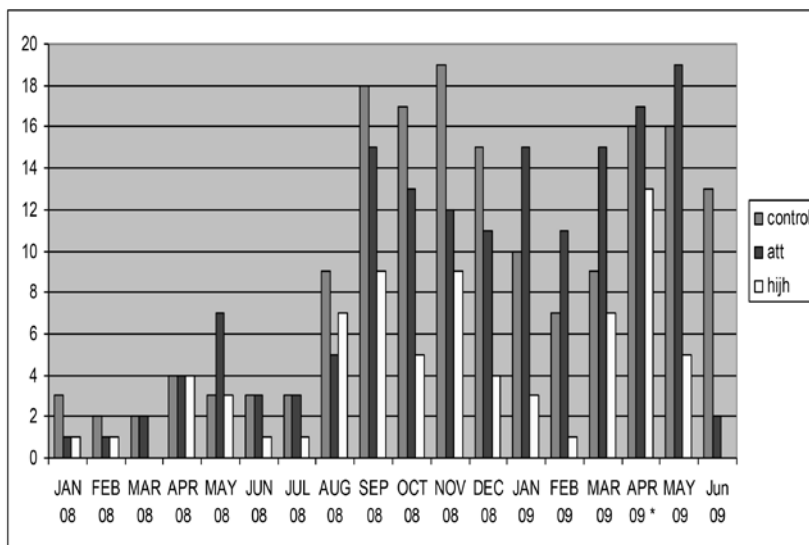


29. O quadro que se segue mostra a evolução do nº de navios mercantes sob controlo de piratas (a azul no gráfico), desde JAN08 até JUN09. Pode ver-se, por exemplo, que não houve libertação de qualquer navio pelos piratas durante os meses de ABR e MAI09, mas, em contrapartida, constata-se que foram libertados 3 navios, após pagamento do respectivo resgate, em Junho último. Em relação ao nº de ataques (a roxo), houve um aumento significativo em SET08, que se manteve, aliás, pelos meses seguintes até JUN09, mês em que,

efectivamente, houve uma quebra muito acentuada. As razões podem ter ficado a dever-se não apenas aos efeitos nefastos da monção

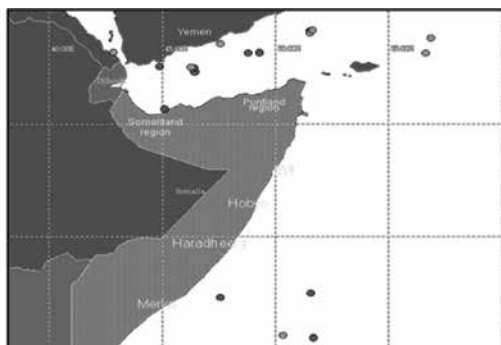
De SW que a partir daquela data aí se fizeram sentir (em particular na Bacia da Somália), consubstanciados em ventos e agitação marítima fortes que, assim, dificultam a acção das velozes mas pequenas e pouco robustas *skiffs*, mas, também, à acção concertada dos navios das diferentes Forças Tarefa aí empenhados, neste caso, sobretudo, no *GOA*, já que aí tais efeitos são, apesar de tudo, bem mais ténues.

Finalmente, a amarelo, estão representados os sequestros. De referir, a título de curiosidade apenas, que o nº de sequestros veio sempre a baixar desde ABR a JUN09, período de tempo que corresponde ao empenhamento da *SNMGI*, e, por conseguinte, da Corte-Real, na *OAP*. Em JUN09 não houve mesmo, felizmente, qualquer ataque que tivesse resultado em sequestro:



30. O quadro seguinte mostra a localização geográfica dos ataques piratas perpetrados em ABR e MAI 09, os meses em que se registaram mais ataques nos últimos dois anos.

Enquanto na Bacia da Somália os ataques foram, como se pode observar, muito dispersos, se bem que, por outro lado, alguns houve que tiveram lugar já a algumas centenas de milhas de costa, na região do *GOA* os ataques aconteceram numa zona bem mais concentrada. De facto, a grande maioria dos ataques ocorreram no *IRTC*, numa zona situada entre *Al Mukala* (no Iémen) e *Bosasso* (na Somália):



31. Alguns dados estatísticos da OAP:

- Dos cerca de 93 dias da operação, o navio teve uma taxa de navegação de 82,6%, percorreu pouco mais de 22.000 milhas, a uma velocidade média de 10 nós.
- O helicóptero orgânico totalizou quase 120 horas de voo.
- Foram efectuados 18 reabastecimentos no mar, com navios reabastecedores dos EUA, Reino Unido, Alemanha e Espanha.
- Efectuadas 9 acções de vistoria que incluíram 2 *boardings* cooperativos.
- Conduzidas 3 acções contra-pirataria que incluíram 2 *boardings* não cooperativos, e que culminaram com a detenção, para identificação, de 27 presumíveis piratas.
- Detectadas 3 embarcações dedicadas à emigração ilegal, entre a Somália e o Iémen.
- Efectuadas 11 escoltas a navios (8 de risco severo, e 3 do *WFP*).
- Detectados 55 navios não *NATO* na *AOO* (de 8 nacionalidades diferentes).
- Detectados 12 contactos de interesse.
- Efectuadas 122 interrogações a navios mercantes que cruzavam a *AOO*.
- Listagem com o armamento e material passível de ser utilizado em ataques piratas apreendido:
 - 9 AK47
 - 2 RPG COM 11 G + 2 D
 - 2 ESCADAS
 - 2 SKIFFS + Motores FB
 - 4 EXPLOSIVOS P4A

Foi ainda apreendida uma grande quantidade de munições.

IV. CONSTRANGIMENTOS:

- DIMENSÃO DA ÁREA DE OPERAÇÕES
- COORDENAÇÃO FORÇAS/MEIOS NAVAIS

- DEFINIÇÃO JURÍDICA
- REABASTECEDOR ORGÂNICO
- CONDIÇÕES METEO VS ESTADO EQUIPAMENTOS
- MEDIA
- CORRENTE LOGÍSTICA
- LINGUISTAS

32. A Operação Contra-Pirataria da *NATO* decorreu numa *AOO* de enormes dimensões, o que tornou inevitável que o binómio tempo / distância assumisse particular relevo no planeamento do emprego dos meios. O incremento da cobertura aérea por aeronaves de patrulhamento marítimo é, porém, vital para o necessário aumento do aviso antecipado. O helicóptero orgânico revelou ser uma extraordinária mais-valia, funcionando como uma excelente extensão *Maritime Situational Awareness* do navio nas suas Áreas de Responsabilidade. Julga-se ser necessário, ainda, melhorar a coordenação e a cooperação entre todas as forças na *AOO*, através da correcta partilha de informação e adequada atribuição de tarefas de modo a evitar duplicação de acções.

É desejável aprofundar e rever aspectos legais relacionados com a política de detenção de presumíveis piratas, a diversão de navios / embarcações suspeitas para portos a designar, embarque de *Vessel Protection Detachments (VPD)*, estabelecimento de acordos com países da região para transferência de presumíveis piratas, ou o envio para Portugal de suspeitos de roubo para aqui serem julgados. A ausência de um reabastecedor orgânico constituiu um enorme constrangimento em termos de sustentação da Força Naval na *AOO*. É mandatário o estabelecimento de um plano de reabastecimento com reabastecedores e um corredor RAS.

As condições meteorológicas existentes na *AOO* foram extremamente severas para a plataforma, disso se ressentindo alguns dos sistemas do navio. De facto, existem naquela área temperaturas do ar e da água do mar elevadíssimas, e percentagens de humidade relativa a rondar os 95%. O arrefecimento da generalidade dos contentores dos sensores e sistemas de armas, e os sistemas de ar condicionado do navio, foram bastante afectados pelas condições existentes. O próprio rendimento da instalação propulsora principal e dos motores diesel dos grupos electrogéneos foram, de igual modo, muito afectados.

De referir, ainda, que a chegada da monção de SW influenciou bastante as acções dos presumíveis piratas, forçando-os a recorrer a novas tácticas, mais arrojadas, e alargando as suas áreas de intervenção. Um exemplo concreto foi o ataque, e posterior sequestro, de um navio mercante nas *TTW* de Omã, bem fora da *AOO* da *OAP*, com condições ambientais claramente marginais.

Importa definir criteriosamente uma política para os representantes de *OCS* embarcados. Parece evidente que deve ser adoptado, futuramente, o procedimento de nomeação de acompanhantes sempre que for decidido e autorizado o embarque de *Media* em operações reais como foi a *OAP*.

A Corrente Logística numa zona do globo fora do espaço da UE requer particular atenção. A concessão de autorizações diplomáticas, a demora na autorização para desalfandegamento de sobressalentes e a dispo – nibilidade de cais nos portos da AOO são, apenas, alguns exemplos de aspectos que importa naturalmente melhorar.

Finalmente, o embarque de linguistas com formação em árabe é recomendável já que facilita (conforme foi possível comprovar junto dos navios que detinham essa capacidade) a interacção com a população local, em particular nas aproximações e acções de *boarding*.

V. CONCLUSÕES:

- CONHECIMENTO DA AOO
- COORDENAÇÃO FORÇAS / MEIOS NAVAIS
- CONDIÇÕES PARA O SUCESSO
- AVALIAÇÃO GLOBAL

33. O conhecimento rigoroso da AOO foi uma prioridade de comando, já que tudo era praticamente novo, desde as dimensões, antes referidas, à ameaça (os presumíveis piratas) e ao seu *modus operandi*, passando pela envolvente externa (onde se incluem as difíceis condições ambientais, a existência de muitos meios navais de diferentes países, o comportamento da navegação mercante e a sua reacção face à ameaça, as dificuldades logísticas motivadas pela distância de Portugal e atitude dos países ribeirinhos existentes na AOO, necessariamente muito diferente se comparada com a dos países ocidentais, onde tradicionalmente o navio opera). Esse conhecimento obtido durante a fase inicial da operação revelou-se, porém, fundamental para os excelentes níveis de desempenho alcançados na 2ª fase (MAI / JUN).

Numa AOO tão vasta e com tantos meios de diferentes países e Forças Tarefa, é necessária cooperação e uma rigorosa coordenação, através da correcta partilha de informação e adequada atribuição de tarefas, de modo a evitar duplicação de acções e garantir, em permanência, a eficaz cobertura das diferentes áreas de responsabilidade dos diversos navios existentes. Essa coordenação, demasiado incipiente na fase inicial da operação, melhorou consideravelmente na 2ª fase, embora precise, ainda, de se tornar mais robusta, de modo a garantir uma adequada rentabilização dos recursos existentes.

O sucesso no combate à pirataria, no mar, só poderá ser, porventura, integralmente conseguido quando estiverem reunidos diversos factores por enquanto inexistentes ou num estado muito embrionário. Desde logo a consciencialização da navegação mercante para a alteração de comportamentos, minimizando situações de risco elevado, e para a adopção de reais medidas anti-pirataria, mas também a existência de uma eficaz ligação

entre todos os actores envolvidos na prossecução dos objectivos comuns. Julga-se ser altamente desejável, por outro lado, rever os aspectos legais antes referidos.

A avaliação global da presença da Corte-Real na Operação Contra-Pirataria da *NATO* na região do Corno de África é extremamente positiva. As acções concretas da Corte-Real que impediram que dois navios mercantes de grandes dimensões fossem sequestrados por presumíveis piratas, a escolta de diversos navios de risco severo e de navios do Programa de Ajuda Alimentar das Nações Unidas, as acções de assistência humanitária no mar a embarcações em dificuldades e a recolha de Intel junto à costa da Somália foram alguns dos principais desafios indubitavelmente ganhos. Foi um privilégio a Corte-Real ter participado nesta Operação e, desse modo, ter podido contribuir para a segurança de uma das áreas reconhecidamente tida como das mais perigosas da actualidade.

NAVIOS DE GRANDE CALADO, PORTOS DE ÁGUAS PROFUNDAS Portugal como plataforma multimodal europeia

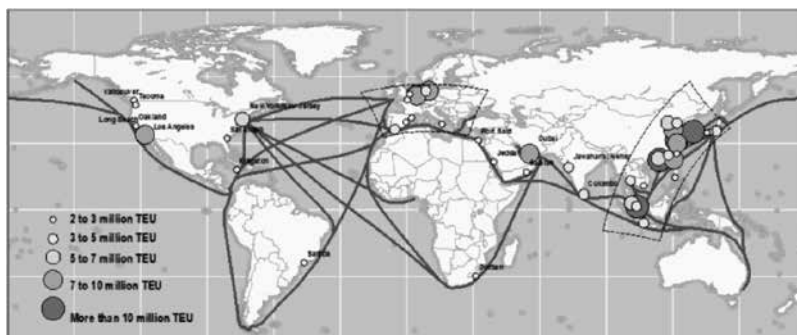
Comunicação apresentada pelo académico
Rui Ortigão Neves, em 7 de Outubro

A questão é tentar demonstrar que o posicionamento de Portugal no Continente Europeu pode ter uma centralidade logística que contraria a sua excentricidade continental e fazê-lo, estrategicamente, a partir de factores que, em termos marítimos, são, a par de outros, a abertura, em 2014, do Canal do Panamá a navios de grande calado e as condições específicas da costa portuguesa em termos de portos de águas profundas.

COMÉRCIO MARÍTIMO NO MUNDO E NA EUROPA

Dum modo geral podemos dizer que 80% as transações comerciais são feitas por mar e que 50% dos países que dominam o comércio internacional são detentores de 72% da frota mundial de navios.

As grandes rotas marítimas, essas e os portos que escoam mais mercadorias no Mundo, como, numa primeira análise, se pode ver concentram-se na costa oriental do continente asiático, entre o Japão e Singapura, e a troca de produtos entre os vários continentes e a Europa é feita directamente, ou pelo Cabo da Boa Esperança ou pelo Estreito de Magalhães ou, condicionadamente, pelos canais do Suez ou do Panamá.



Grandes Rotas Marítimas e Principais Portos no Mundo

Considerando que a movimentação de cargas se processa, hoje em dia, em contêntores, será em TEUs (Twenty Equivalent Units – 20 pés) que analisaremos os dez maiores portos do Mundo, dos quais sete na Ásia, seis situados no extremo oriente, com Singa-

pura à frente, seguido de Hong Kong, e o Dubai, dois na Europa, quasi a par, Roterdão e Hamburgo, e o décimo em Los Angeles.

No caso dos portos chineses, dum modo, geral como resposta a um crescimento do seu comércio marítimo que, em 2006, foi de 4,3% e em 2007 de uns impressionantes 8,6 %.

No que respeita aos Países Desenvolvidos, com 66% desse comércio, e aos Países em Vias de Desenvolvimento, com 31%¹, são estes que, conjuntamente, suportaram, em 2006, o custo global dos fretes que se cifrou em 6% das importações globais.

A título de comparação, o transporte ferroviário teve um crescimento mundial semelhante mas graças às longínquas China e Índia, ao passo que o rodoviário se ficou por uns altamente poluentes, 4,5%.

Aproximando-nos do nosso Continente em termos de trocas, Importações mais Exportações, mas não necessariamente por mar, temos, analisando os dados disponíveis, que a Europa detem 40,5% do Comércio e que, nela:

- 1 – A U.E detém, na Europa, a quase totalidade das trocas.
- 2 – A Holanda, apesar das suas dimensões, ombreia com a França.
- 3 – A Holanda e a Bélgica são países de destino e origem mas sobretudo de passagem.
- 4 – A Dinamarca não tem neste comércio a expressão que tem a sua Marinha Mercante.

Sem esquecer, aqui, os grandes rios, no caso europeu, o Reno e o Danúbio, entrosados numa rede de canais, que correm, como convém, maioritariamente em latitude, como em Portugal, mas, lamentavelmente, sem expressão económica.²

RESPONDENDO AOS DESAFIOS

As respostas aos desafios inerentes ao Comércio Mundial são, basicamente, os clássicos.

- 1 – O transporte dos Produtos
- 2 – Os percursos (menor distância, menor tempo, menor custo, menor... etc.)
- 3 – O transbordo dos Produtos nos portos.

1 – NAVIOS

Que se vão especializando em relação aos Produtos a transportar e sempre a crescer em termos de velocidade, e claro, em termos de capacidade de transporte, assumindo, no presente, um particular peso o transporte de carga em contentores, medidos em TEUs.

¹ <http://www.Unctad.org/templates/webflyer.asp?intlItemID=4398>

² Beça Gil, Cte Adriano; Academia de Marinha

Quanto a dimensões virão a ultrapassar as do actualmente maior navio do Mundo a navegar, o «EMMA», gémeo do «EBBA», da dinamarquesa «Maersk», o maior operador mundial, com os seus 396 m fora a fora, uma boca de 56 m e 15,5 m de calado, transportando 15.200 TEUs a 31 nós.

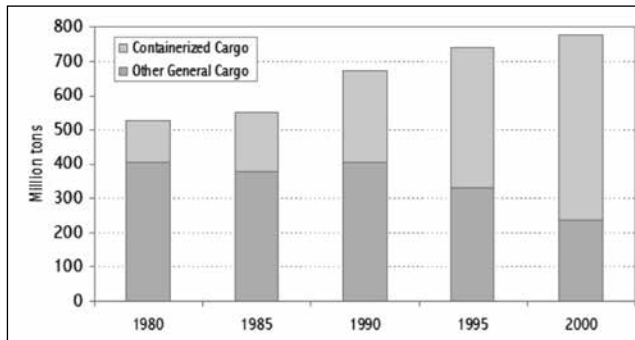


«EMMA»

O sexto de dez “E”s’ da «Maersk», O maior armador mundial de porta contentores, operado por onze pórticos, Construído na Dinamarca, por secções (quatro). *The silicone paint applied to the ship’s bottom reduces water resistance and saves 317,000 (1200 T) gallons of diesel per year*

Estima-se que em 15 viagens, de 65 dias e dezoito escalas na ida e na volta, entre a Dinamarca e o Japão, via Suez, fique pago!³

Semelhantes são os dois «dinossauros», mais sete em carteira, da Maritime Shipping Company, a MSC, que com os seus 419 navios e outros armadores, fazem da Suíça uma das maiores potências marítimas mundiais.⁴



Source: Intermodal Shipping, Share of Containerized Cargo in Global Merchandise Trade, 1980-2000. Crescimento dos Porta-Contentores, 1980 -2000

³ Pelo Suez, entre Aarhus-Yokoama-Aarhus com escalas nouros 18 portos, cerca de 65 dias, se pagará a si mesmo, estrima-se, em escassas quinze viagens. O seu gémeo, o «EBBA» já navega e cinco, dum total de dez, estão já em acabamento.

⁴ A MSC, com dois «dinossauros» semelhantes, o «Daniela» e o «Danit» que completamente carregados não passam no Suez mas passarão no Panamá, e mais sete em carteira, contrariando a recessão que vivemos, acaba de alugar a um armador alemão, financiado, espantemo-nos, por médicos, sobretudo dentistas (deduções fiscais ao investimento), uma série de navios menores.

Tendo sede em Geneva, com os seus 419 porta contentores e 1,46 milhões de TEUS, esta MSC torna, com outros armadores helvéticos, a Suíça numa das maiores potências marítimas.

Este tipo de navios, cujo tonelage cresceu cinco vezes, em vinte anos, requer portos amplos, profundos e de acessos adequados às suas dimensões que se traduzem em dificuldades de manobra acrescidas das suas inércias de movimento, mesmo se sofisticadamente controladas.

Dum modo geral os gráficos mostram que o número de navios tem crescido a uma razão muito inferior à da sua arqueação bruta e até à da sua tonelage média o que daria para reflectirmos também em termos de reparação e de construção naval.

Nestes últimos oito anos essa tendência tem sido grandemente influenciada pelo, já referido, regresso da China ao mar.

Vejamos o crescimento, na Europa, do transporte marítimo de longo curso, entre 2002 e 2007, em Deslocamento Bruto por tipo de navio.

**FROTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDEIRA
DE MATRÍCULA E TIPO DE NAVIO
2002 v 2007**

Deslocamento bruto em milhares de toneladas

MUNDO

MUNDO	Total	Petrol	Granel	C. Ger.	P. Cont.	Outro
2007	1.042.328	382.975	367.542	100.934	128.321	62.554
2002	197.032	72.805	64.588	22.730	20.336	16.573
UNIÃO EUROPEIA						
2007	223.039	84.399	72.590	37.443	17.095	11.512
2002	197.032	72.805	64.588	22.730	20.336	16.573
BÉLGICA						
2007	6.982	2.746	2.953	311	48	924
2002	189	7	-	-	2	180
HOLANDA						
2007	5.828	529	6	1.496	2.782	1.015
2002	7.477	61	152	2.016	3.393	1.855
PORTUGAL						
2007	1.413	826	170	44	217	156
2002	1.777	804	388	45	325	215
ESPANHA						
2007	2.689	1.089	43	332	219	1.006
2002	2.185	1.105	70	136	358	516

The Geography of Transport Systems Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack (2006), New York: Routledge, 284 pages. ISBN 0-415-35441-2. Crescimento da Frota Mercante 2002 – 2007

- 1 - A Holanda reduziu o Deslocamento Bruto Total da sua Frota
- 2 - A Bélgica aumentou-o quase 37 vezes! Nalguns tipos, a partir do zero.
- 3 - Portugal diminuiu-o para todo o tipo de navios, inclusive o de porta contentores.
- 4 -A Espanha embora pouco o tenha aumentado, quase dobrou a tonelagem dos seus porta contentores.

2 - DERROTAS

Claro que sendo o objectivo principal o enriquecimento, uma das melhores formas de aumentar o lucro é a busca ponderada das rotas mais curtas, mais rápidas, mais seguras e com menos interferências, enfim, das mais rentáveis.

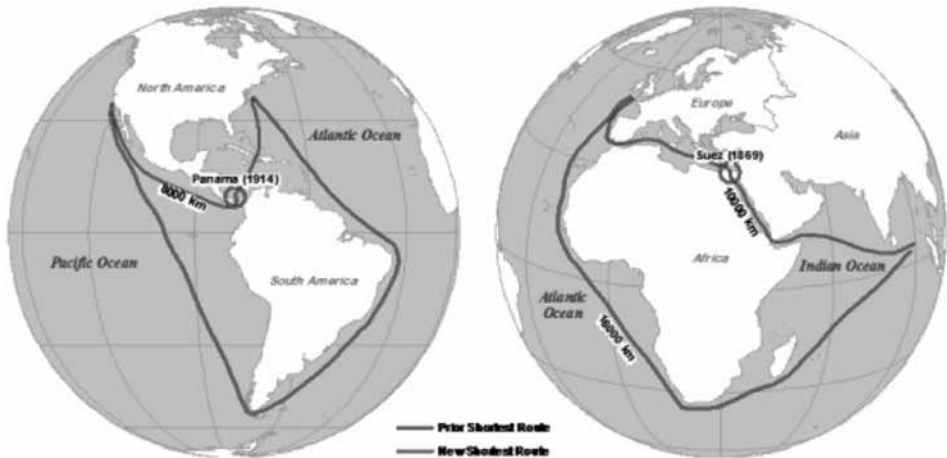
Foi assim desde sempre e a via marítima provou ser, até hoje, a mais adequada. Acresce que a vontade de acelerar o transporte, alcançadas as condições mínimas de êxito, conduziu a intervenções humanas onde a natureza oferecia obstáculos entretanto considerados superáveis.

É assim que aberto o Canal do Suez, em 1869, se sucede a proposta para a construção do Canal do Panamá.

Este, após 22.000 vidas e uma escandalosa bancarrota, é finalmente atravessado pela primeira vez, em 1914, em nove horas e quarenta minutos, pelo cargueiro americano «Ancon».

Só cerca de vinte anos mais tarde foi construído o primeiro navio que não podia atravessar o canal do Panamá; o paquete francês «Normandie», em 1932!

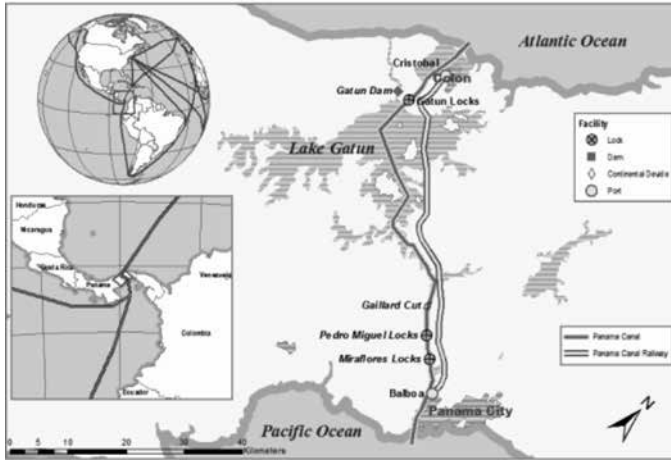
Graças a eles a duração das viagens encurtou significativamente em termos de distância e consequentemente em tempo.



Canais do Panamá e do Suez

In *The Geography of Transport Systems*, Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack (2006), New York

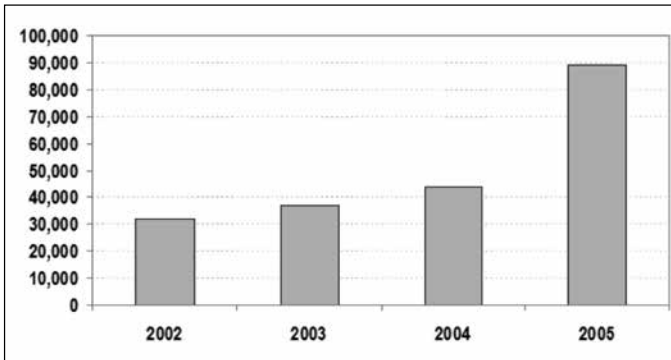
No que respeita ao Canal do Panamá observemos o seu traçado



Canal do Panamá

In *The Geography of Transport Systems* Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack (2006), New York: Canal do Panamá

E como nos últimos anos, os seus serviços cresceram três vezes!

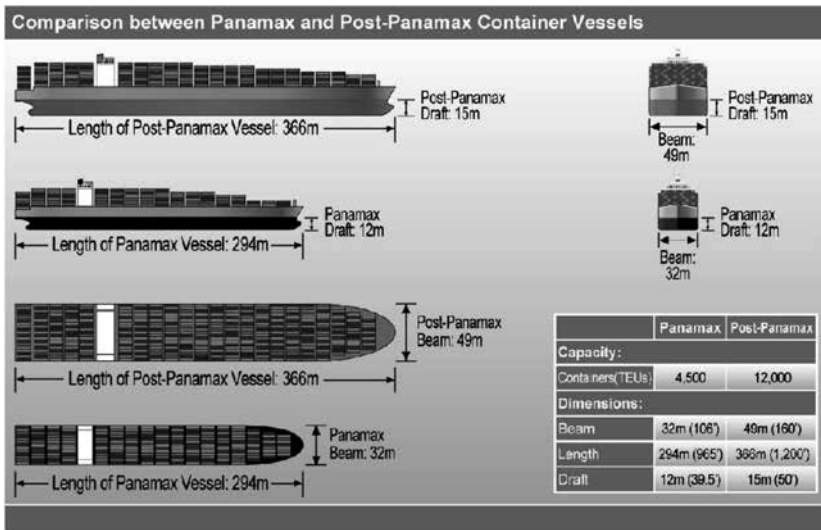


Source: Panama Canal Railway Company.

Container Traffic Handled by the Panama Canal Railway, 2002-2005 (in TEU)

Crescimento do tráfego de Contentores no Canal do Panamá 2002-2005

Para o seu centenário, em 2014, num processo evolutivo com enormes consequências, assentou-se que assegurasse a passagem de navios com um comprimento de 366m, uma boca de 49m, e um calado de 15 m, os Post-Panamax, maiores que os actuais Panamax.



Panamax v Post-Panamax

No entanto, foi já acordado que o Canal do Panamá dará, daqui a cinco anos, passagem aos designados Post-Panamax II – **426** m de comprimento, **54** de boca e **18** m de calado ou seja a navios com uma capacidade de 12.000 TEUs⁵, mais de 2,5 vezes a capacidade dos anteriores.⁶

Mesmo sabendo-se que as Portagens subirão, um armador japonês já encomendou uma série de navios que, até 2014, como os da suíça MSC, terão de contornar os grandes – cabos os “Handy Capes”.⁷

Os dez futuros «E's» da Dinamarca continuarão a não passar no Canal do Panamá mas talvez venham a passar no relançado «Grande Canal Inter-ocênico da Nicarágua», um projecto de 1889, mas que será para navios de 650 m, e que já foi tema de conversações entre os presidentes Ortega e Medvedev, em Dezembro de 2008.⁸ Aprovado que seja o seu elevado orçamento estará pronto daqui a 12 ou 15 anos... talvez até para o navio de 22.000 TEUs, o que será o maior navio do mundo, que os Coreanos já têm em construção.

⁵ CONTENTORES/CONTAINERS-Brasil) - CONTAINERS: São caixas metálicas de paredes (anteparas) rígidas com dimensões normalizadas(pelas Organizações Internacionais ISO e IMO) para o transporte de mercadorias. Têm a largura de 8 pés, a altura 8 pés 6 polegadas ou 9 pés 6 polegadas.

São três os comprimentos mais utilizados: 20 pés (que deu a unidade TEU- Twenty Equivalent Feet) 40 pés e 45 pés havendo caixas de dimensões menos frequentes como 24, 28, 44, 48, 53 e 56 pés

A normalização das dimensões facilita o transporte permitido o seu empilhamento e uma estiva fixa uns nos outros.

⁶ <http://www.pancanal.com/eng/plan/documentos/propuesta/acp-expansion-proposal.pdf>

⁷ Ships Monthly Agosto 2009 – A New Panama Canal – pág.18

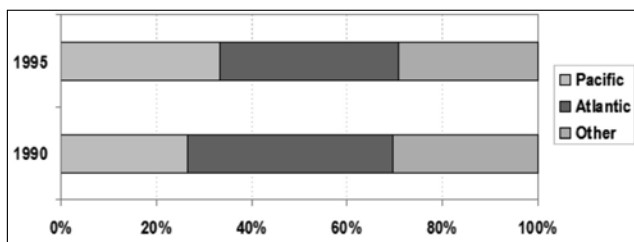
⁸ Ships Monthly Agosto 2009 – A New Panama Canal – pág.17... mas o custo e a obra em si demorarão de 12 a 15 anos

GRANDE CANAL INTER-OCEÂNICO DA NICARÁGUA



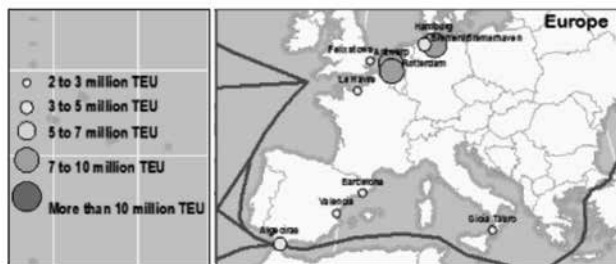
Canal da Nicarágua

Embora dum modo geral, segundo uma das nossas fontes seja no Pacífico que mais aumentou, no quinquénio de 1990 – 95, o tráfego marítimo, há, no entanto, a juntá-los, o canal do Panamá, o motivo central da nossa reflexão, cujo tráfego de contentores triplicou, entre 1995 e 2000, facto que reforça o nosso interesse na captação dos Post-Panamax II, bem como, os Aframax e os Suezmax.



Evolução do Tráfego Marítimo por Oceano 1990-1995

Vimos já as Grandes Rotas Marítimas e os Principais Portos no Mundo. Vejamos agora o caso da Europa onde nos situamos.



Grandes Rotas Marítimas e Principais Portos na Europa

Os principais fluxos convergem, nos dois sentidos, no canal da Mancha ou no estreito de Gibraltar, vindos do Atlântico ou do Mediterrâneo, pelos Dardanelos ou pelo Suez.

Passam, sabemo-lo todos, em águas da nossa responsabilidade e um significativo número ao longo da nossa costa continental!

3 – PORTOS

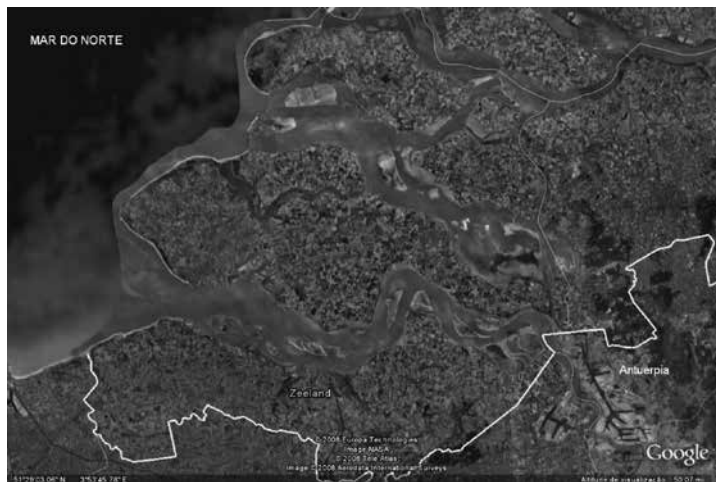
Os grandes portos europeus, esses, situam-se no mar do Norte e são Antuérpia, no delta do Escalda (navegável por navios até Gand), Roterdão, no delta comum ao Mosa e ao Reno (este navegável até Basileia) e, a 100 km da foz do Elba, Hamburgo, servindo sobretudo a Alemanha.

Além destes, temos portos importantes na foz do Sena, do Tamisa e do Vesper. Embora não mencionado, convém reter, veremos porquê, o porto de Amesterdão a uns dez escassos quilómetros do aeroporto de Schippol.

Para o sul temos três portos espanhóis e um em Itália.

Apesar da enorme eficiência, em todas as vertentes da descarga e distribuição e da concentração e carga, dos portos belga e holandeses, um facto, as dimensões dos navios do futuro próximo, acabará por os limitar face à sua geografia, canais e bacias de manobra, apesar das suas aturadas actualizações.

Observemos, no Google Earth, o porto de Antuérpia



Antuérpia I

O canal de acesso, ao longo do delta, de fundos baixos e daí a necessidade de dragagens, atravessa território holandês antes de atingir a Bélgica.

Ressalta a distância ao mar e a complexidade do porto artificial e, face aos enormes desafios, o magnífico esforço humano.

Vejamos o complexo portuário de mais perto.



Antuérpia II

E um terminal de petroleiros



Antuérpia III

Apesar de muito mais amplo do que poderíamos estar a sugerir repare-se na amarração do navio e na distância a que, para ter fundo, tem de estar de terra.

Vejamos agora, das mesmas altitudes, o porto de Roterdão:



Roterdão I

E de mais perto



Roterdão II

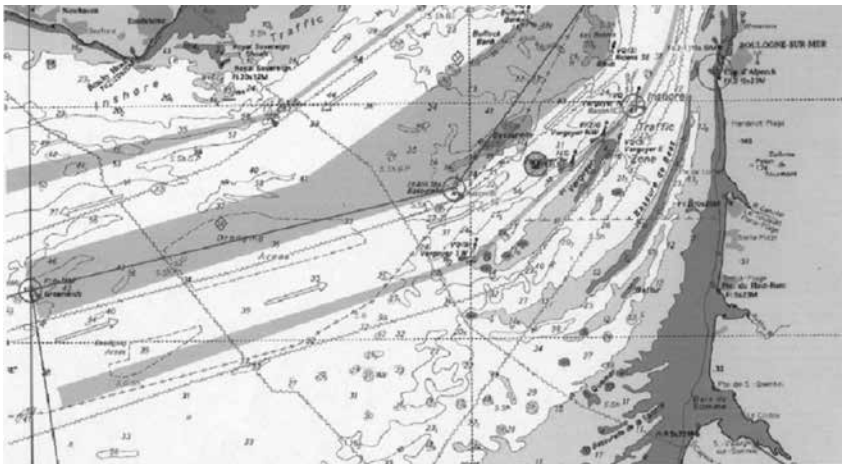
A mesma complexidade de Antuérpia. De notar, no entanto, que à semelhança de Amesterdão, o seu desenvolvimento -- vejam-se as recentes instalações portuárias na foz do delta -- o aproxima cada vez mais do mar.

Isto, porque aí, são mais acessíveis aos maiores navios por disporem de maior espaço de manobra e, sobretudo, de águas mais profundas e se evitarem os canais.

Outro factor que, porém, os afecta a todos é o acesso através do canal da Mancha e do estreito de Dover (o Strait of Dover ou o Pas-de-Calais).

Aqui a concentração de navios, num e noutro sentido, tem-se adensado conforme Philip Belcher destacou num documento de 2003, «Choosing one fine day» i.e. sem os nevoeiros nem as tempestades, aí frequentes, e recordando que só os navios de mais de 400 Ton são continuamente monitorados por Radar.⁹

Uma olhadela para os corredores de navegação (destroços do «Mon Bijou»)¹⁰ ajudam-nos a compreender a situação.



Pas-de-Calais

Acresce o facto de o mar do Norte, um mar “interior”, ser altamente poluído e de estar saturado a tal ponto que a «Coalition Clean Baltic»¹¹, em 2004, recomendou a necessidade de potentes rebocadores para safar, com ventos tempestuosos, navios de apenas 8000 TEUs¹².

Imaginemos, agora, os de mais de 8.000!

Mas além dos navios de mais de 400 Ton, o que aí mais abunda são, além de muitos barcos menores, os escolhos de cascos naufragados e as plataformas de extracção de petróleo (e de gás).

Quanto a estas, há quinze anos, bastará ver a miríade de pontos.

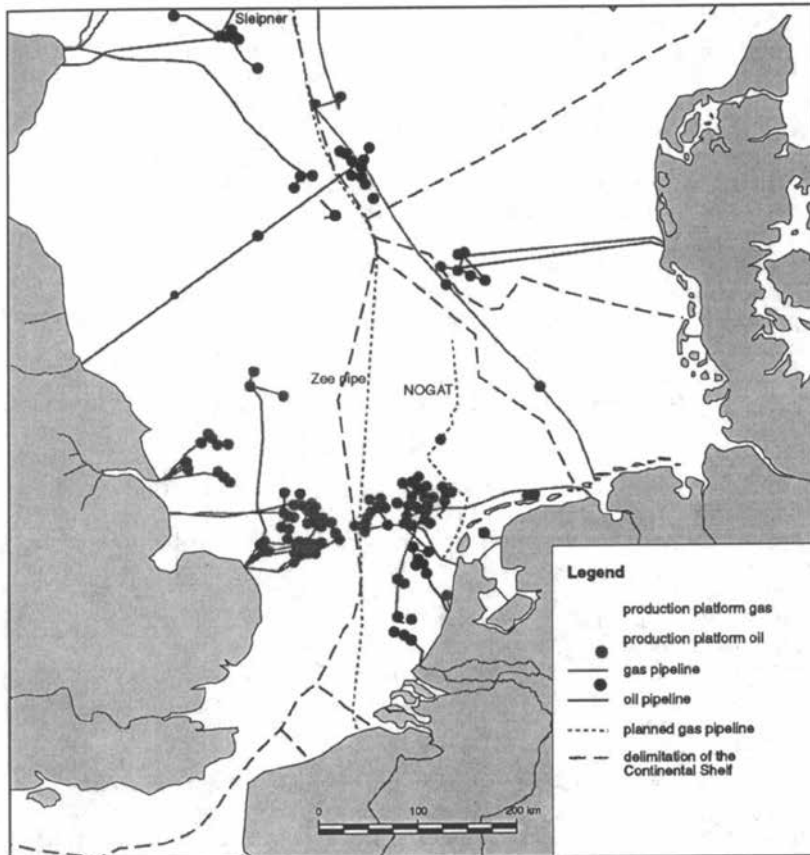
⁹ The Dover Strait area is monitored continuously...from radar stations... These monitor the daily flow of the 400+ vessels ...».

¹⁰ <http://www.allbusiness.com/transportation-warehousing/support/509405-1.html>

¹¹ http://www.ccb.se/newsletters/2004/04/0404_a.html. News letter n.º 4 de abril de 2004.

¹² «... e.g. container ships with 8000 TEU in the North Sea, requiring tugs with >220 tons bollard pull (tow force) in order to be manoeuvred and/or stopped in strong gale or storm conditions.»

**COASTLINES OF THE SOUTHERN NORTH SEA.
Hillen, Verhagen, v.d. Wetering**



Production platforms and pipelines in the Southern North Sea (after ICONA, 1992)
Mar do Norte – Plataformas de Extração de Petróleo

Mesmo assim a Direcção Geral para a Energia e Transportes da União Europeia, avança que «O Corredor Marítimo do Norte (NMC) é um corredor marítimo visando atrair carga from road to seain na intermodaltransport chain, da estrada para o mar numa cadeia de transporte intermodal...».¹³

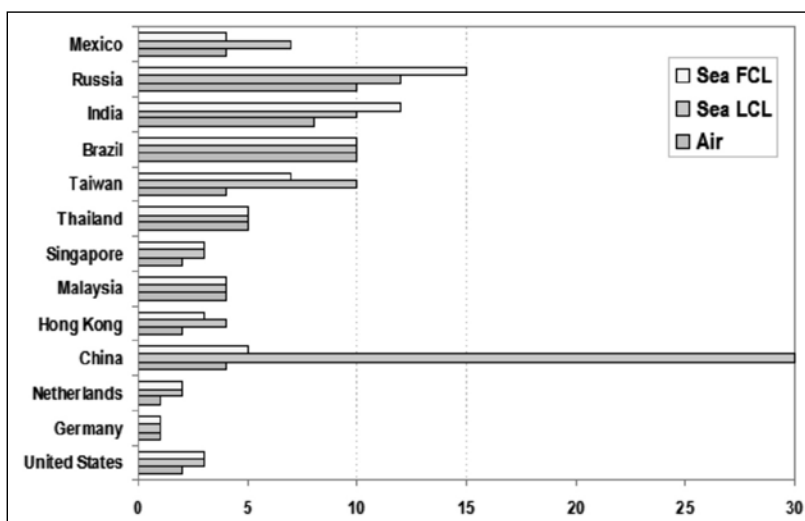
Todos estes portos comerciais são magistralmente geridos, a ponto de a actividade portuária de Roterdão contribuir substancialmente para o OGE da Holanda.

¹³ http://translate.google.pt/translate?hl=pt-PT&sl=en&u=http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/2006_02_17_tent_consultation/doc/stakeholders_contributions/pan_european/03northern_maritime_corridorproject_2.pdf&sa=X&oi=translate&resnum=8&ct=resu lt&prev=/search%3Fq%3DIMO%2B-%2BNorth%2Bsea%2Bmaritime%2Bflow%26hl%3Dpt-PT%26rlz%3D1T4GGLR_enPT299PT300

Muita da carga TIR que nos chega, naturalmente por terra, foi neles desembarcada! Também em Algeciras e em Vigo...

Mas não apenas a gestão portuária importa. Como sempre o que está em causa é a eficiência e a coordenação da totalidade dos serviços a prestar pelas administrações portuárias, pelos transitários ferro-rodoviários e pelas autoridades alfandegárias (processamento informático, burocrático e físico, das cargas). Vejamos a Celeridade Alfandegária no Mundo factor determinante em «gateways such as the Netherlands, Belgium and Spain, Germany, Hong Kong or Singapore».¹⁴

Adiantamos, com algum júbilo pessoal¹⁵, que a recentemente criada Janela Única de Despacho dever-nos-á colocar a par da Holanda (um a dois dias).



Tempo Médio de Despacho Alfandegário Source: International Exhibition Logistics Associates (<http://www.iela.com>). Average Customs Clearance Time (days)
Celeridade Alfandegária no Mundo

¹⁴ «Transactional delays are still significant in international trade... Customs clearance ... includes time taken to unload shipments, transport and carry them to bonded areas, make import declarations, and have the declarations accepted by the authorities. It is rather fast for locations that are import dependant or gateways such as the Netherlands, Belgium and Spain, Germany, Hong Kong or Singapore.»

¹⁵ História passada comigo e com o Cte Barbosa Henriques...

COMÉRCIO MARÍTIMO NO MUNDO E NA EUROPA E PORTUGAL

No que respeita o nosso país, em milhões de USD, verificamos que

Portugal no Mundo e na Europa:

Temos

Em milhões de USD

	Imp.+Exp	Flow in %
Algéria	>53.000	
Eslováquia		0,4
Portugal	50.916	0,4
Filipinas	>50.000	
Roménia		0,3

Imp. e Exp. – Portugal no Mundo e na Europa

- 1 – No mundo, em termos de trocas, estamos, com a Eslováquia, enquadrados por países do Terceiro Mundo embora no caso da Argélia, o petróleo e o gás possam explicar a sua superior posição.
- 2 – A Eslováquia é um país interior e a Roménia situa-se num mar interior e dificilmente se poderão considerar PD, excepto, muito importante, pela exigência dos seus ensinos; secundário e superior.

E que

- 3 – As Filipinas, logo abaixo, são um arquipélago e como tal, origem ou destino final das trocas.

Dando um olhar para o PIB e o PIB/Capita. compreendemos melhor a nossa posição no contexto mundial e no da U.E., em que Portugal fica:

1 - Abaixo da Coreia do Sul e da Eslovénia e imediatamente

2 - Acima de Malta e das Antilhas Holandesas

No entanto recentes actualizações não nos têm sido nada favoráveis!

Malta já nos ultrapassou, talvez por nós termos descido, e, apesar do acima dito, o mesmo se passará com a já citada Eslováquia, em... 2010.

QUESTIONANDO AS OPORTUNIDADES

1 – NAVIOS

Como em termos de navios estamos abaixo de qualquer limiar aceitável, diríamos o que qualquer pessoa sensata e minimamente informada dirá.

Estando fora do negócio do transporte marítimo e pagando uma fortuna, ao estrangeiro, em fretes... temos todas as razões para esperarmos que os nossos Armadores, que

são mais do que os navios que operam sob bandeira nacional, se decidam a entrar no negócio e ponham os nossos estaleiros a trabalhar.

Há, felizmente, quem, entre nós não esteja a dormir...¹⁶

2 – DERROTAS

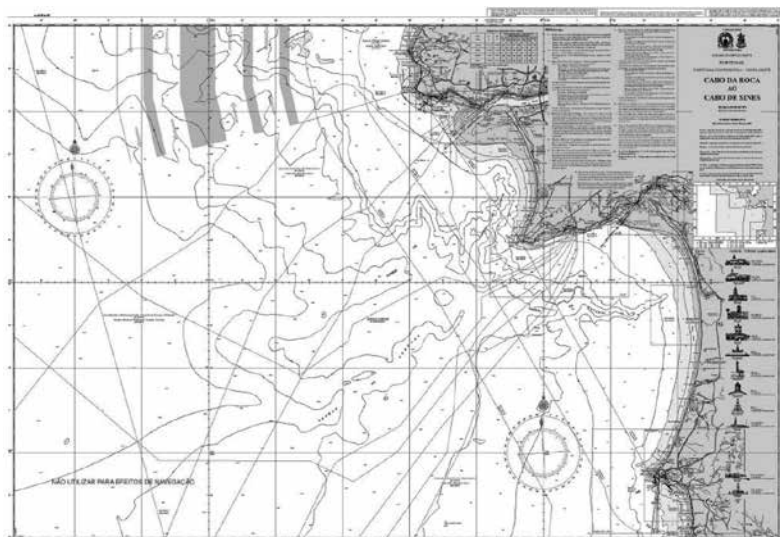
Passam, sabemos-lo, se não à nossa porta, pelo menos ao virar da esquina! Note-se, da grande esquina da Europa. Um capital que a geografia pôs nas nossas mãos e de que parecemos esquecidos.

3 – PORTOS

Vejamos os portos de Lisboa, Setúbal e Sines.

Já sabemos que dão para o mar, mas mar aberto ao Oceano, e que as principais rotas marítimas passam ao largo.

Numa carta hidrográfica os três portos.



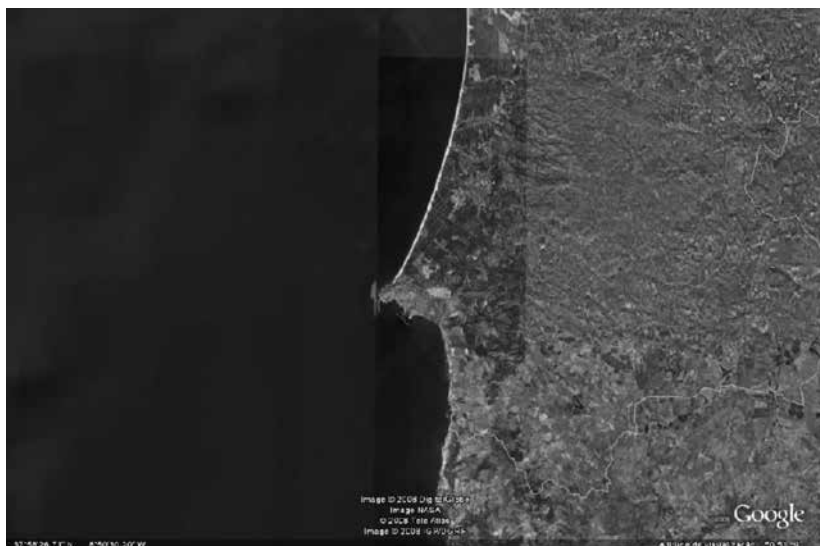
Carta Hidrográfica - Do Cabo da Roca ao Cabo de Sines e Lisboa e Setúbal
numa só imagem

¹⁶ Pinheiro Chagas, Francisco, A NAVEIRO aposta no «short Sea», in *Revista de Marinha* Nr. 950 – Junho / Julho, Lisboa, 2009.



Lisboa e Setúbal

E, sempre das mesmas altitudes, Sines, pouco impressionante, mas com potencialidades de crescer ao longo da costa, para sul



Sines I

De mais perto ainda, Sines



Sines II

de águas profundas, sem problemas de assoreamento, ao contrário dos já citados nos Países Baixos, bem equipado, sem limitações significativas, em especial meteorológicas, como aliás Setúbal e Lisboa, e já em franca actividade.

Voltemos a Setúbal.

Com uma Barra que se poderia dragar dos actuais 12 para os 14,5m, não fosse o veto de uma opinião pública mal esclarecida¹⁷.

De qualquer modo já dispõe de importantes estaleiros navais e de um desafogado parque de contentores com, de momento, o terminal RO-RO a ser repavimentado.¹⁸

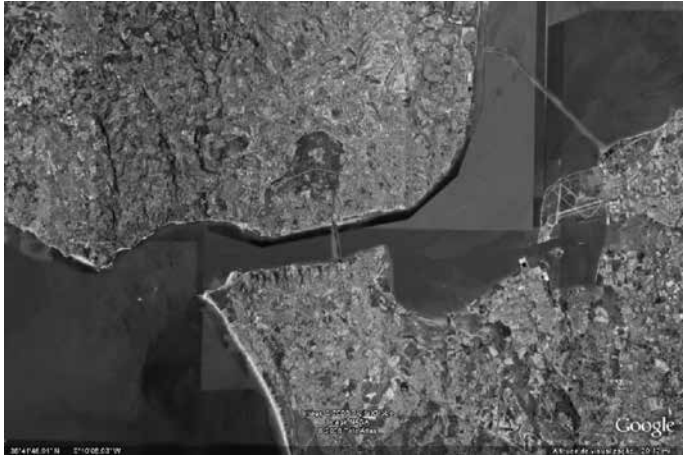


Setúbal

¹⁷ Prof. Eng. Quaresma Dias . Uma recente consulta pública terá, surpreendentemente, inviabilizado a proposta.

¹⁸ Joaquim Ferreira da Silva, Notícias dos Portos, in *Revista de Marinha* Nr. 950 – Junho /Julho, Lisboa, 2009.

Deixámos, intencionalmente, Lisboa para o fim.



Lisboa

Lisboa, possui no Tejo o mais amplo estuário da Europa e na margem esquerda, entre a Trafaria e Cacilhas, águas profundíssimas (20 a 30 m).

No entanto, o assoreamento a jusante da ponte «Vasco da Gama», provocado pelos seus pilares, alertam-nos para os perigos do projecto da terceira travessia do Tejo (TTT), se vier a ser uma ponte, espectavelmente, com uma densidade de pilares maior.

O traçado que por si já delapida, em termos portuários, a zona útil do estuário (bacia e fundos) e que, se rebaixada, inviabilizará “criminosamente” a navegação fluvial que a «Vasco da Gama» ainda consentiria se devidamente dragada, o que, apesar das reclamações conhecidas, não vem acontecendo.

Apoiando-me na voz de especialistas¹⁹, assinalo que os seus pilares, diminuindo ainda mais o caudal, agravarão os assoreamentos da Barra Sul (encurvamento para sul da Cabeça de Pato) e do Banco do Bugio (até à Trafaria) e mais acentuará a erosão da já descarnada Caparica.

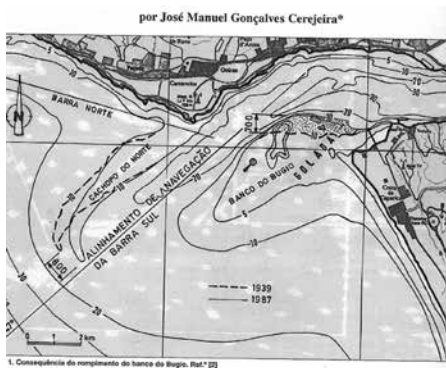
Da Revista de Marinha, retirámos, dum artigo do Prof. Gonçalves Cerejeira, esta carta em que nos mostra o que, em 50 anos, aconteceu e no qual propõe o fecho da Golada que poderia, além de ter evitado o enrocamento do Bugio, estancar o desaparecimento da Caparica que a sistemática, repetitiva e onerosa transferência das mesmíssimas areias, nada resolve ali mas tem, na margem oposta, beneficiado a praia de... Caxias,²⁰.

O cais de Alcântara, para porta-contentores, satisfará as necessidades do país a norte de Lisboa mas nem o seu prolongamento, nem as demolições alguma vez resolverão em

¹⁹ Prof. Quaresma Dias, Presidente da Secção de Transportes da Sociedade de Geografia de Lisboa.

²⁰ Permito-me recordar, nesta casa, um almoço na SGL, em que o falecido Alm. Sousa Leitão, hidrógrafo e também aviador, me chamou a atenção para um curioso fenómeno que era a acumulação de calhaus rolados na praia a montante do forte de S. Bruno, onde um amigo meu os ia buscar para os canteiros do seu jardim. Pois desde que se procede à descarga de areias na Caparica encheu-se aquela praia de um espesso manto de finas areias que, como morador em Caxias, devo agradecer a quem disfruta daquela inesgotável mina.

definitivo a realidade que é, além do constrangimento da cidade, o de ter por única via de escoamento terrestre a ferrovia entalada no vale de Alcântara. Nem enterrada e sem considerar o suave declive que, da superfície, uma linha férrea importaria.



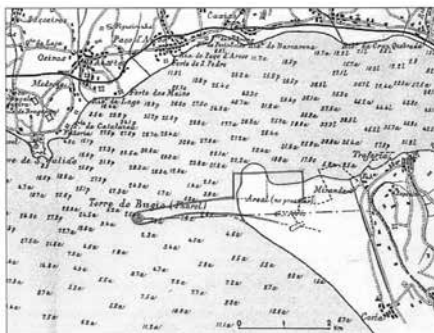
In «Revista de Marinha» Out/Nov 2008
 Barra de Lisboa – 1939 - 1987

Para lá da demagógica «Devolução do Tejo...», loucura ainda maior será o pretenso aterro da Doca do Espanhol, uma das potenciais marinas de Lisboa, já hoje suicidariamente entaipada por inestéticos e inóspitos contentores sujeitos a ruidosas movimentações.

Independentemente dos protestos desencadeados, só numa estreita visão empresarial de curto prazo o negócio poderá interessar. Daí que todos os raciocínios conduzam ao agravamento das suspeitas que correm.

Ainda segundo aquele Professor, uma resposta cabal seria inserir no fecho da Golada um novo porto que se poderia ir prolongando, em resposta à demanda, até Cacilhas.

Poderia começar por um cais de comprimento mínimo para acostagem de dois navios Post-Panamax II ou maiores, adequadamente equipado e de um Terminal de Contentores de 100 hectares, expansíveis a 300 ou mais.



Eng. Gonçalves Cerejeira in «Revista de Marinha»
 Fecho da Golada e Porto da Trafaria

Afastado das áreas urbanas e já com rodovias e ferrovias por perto²¹.

Retornando aos três portos nacionais, entendemos que, se devidamente especializados e articulados, constituiriam os novos Cais da Europa em que D. Luís se empenhou, projectando-o para os destinos marítimos Ibérico e da Europa do Norte, até ao Báltico, e do Sul, pelo Mediterrâneo, até ao mar Negro, ao Médio Oriente e à África do Norte.

A complementar, um convite ao desenvolvimento de uma marinha de cabotagem, rápida e eficiente, envolvendo todos os nossos estaleiros e a estimular os sobreviventes operadores/armadores.

Há, repetimo-lo com gosto, quem, entre nós esteja, sem esperar mais, atento²² a estas oportunidades do «Short sea».

No entanto, além da conhecida panóplia dos negócios portuários, novas oportunidades de negócio se abririam. Nas suas várias vertentes, o inerente à acumulação de contentores (estacionamento, movimentação, construção, manutenção, aluguer, etc..) decorrente do acrescido transshipment, marítimo e multi modal, gerado nestes terminais de grandes, muito grandes, navios.

O esforço pedido é enorme, mas a par desta oportunidade outra se abre, como afirma a Direcção Geral de Energia e Transportes da U.E., que «ao abrigo do capítulo 7 – financiamento e opções», passo a citar;

“As análises mostram que o transporte marítimo paga até 200% dos custos sociais (infra-estrutura dos custos, os custos ambientais etc), enquanto o transporte ferroviário e o transporte rodoviário paga algo em torno de 15 - 40% dos custos societais”.²³

o que é, convenhamos, animador.

E não só, pois, a par, lembra que muitas companhias de navegação têm optado por estratégicas parcerias estabelecendo serviços de carga comuns.²⁴

Mais do que isso, a nível estritamente nacional, um país que importa por mar 90% de tudo o que consome não pode nem deve continuar a pagar em fretes somas que devem já ultrapassar os 300 milhões de € por ano! Porque não seguir o exemplo do Brasil, pela que pela «Renovação da Frota /mercante/ sepulta o atraso Tecnológico da Indústria Naval ...»

Portuguesa e entrar em força no negócio do transporte marítimo começando, talvez, por rever a nossa suicidária e auto-castrante legislação?

²¹ Estas, equipadas com vagões rebaixados (dois contentores, um sobre o outro).

²² Francisco Pinheiro Chagas, *op. cit.*, 2009.

²³ Framework conditions for maritime transport «Quadro de condições para o transporte marítimo /se refere que/We believe that the report should have put stronger emphasis on the need to improve the Consideramos que o relatório deveria ter colocado maior ênfase na necessidade de melhorar aframework conditions for maritime transport under chapter 7 – financing options. quadro de condições para o transporte marítimo ao abrigo do capítulo 7 - financiamento opções. Analyses show that sea transport pays up to 200 % of the societal costs (infrastructure costs, As análises mostram que o transporte marítimo paga até 200% dos custos sociais (infra-estrutura dos custos, environmental costs etc.) while rail transport and road transport pays something around 15 – 40 % os custos ambientais etc), enquanto o transporte ferroviário e o transporte rodoviário paga algo em torno de 15 - 40% of the societal costs. dos custos societais. »

²⁴ «...many of the largest shipping lines have come together by forming strategic alliances with erstwhile competitors. They offer joint services by pooling vessels on the main commercial routes.»

De qualquer modo, uma parceria entre todos os serviços e indústrias marítimas nacionais, com a eventual *joint-venture* de algum especialista estrangeiro, para a construção de navios por secções, envolvendo, como se pratica no Reino Unido, todos os nossos estaleiros, e de que o ECN Balcão

Reis²⁵ nos falou, por ocasião dos 50 anos de entrada, na Escola Naval, do Curso de «Duarte Pacheco».

Enfim, quanto mais, mais completos, mais profissionais e melhores serviços pudermos prestar, local e globalmente, mais competitivos seremos e melhores benefícios, individual e colectivamente, colheremos!

MULTIMODAL

1 – RODOVIÁRIO

Na medida em que a prática é já uma realidade apenas teria de se adaptar às novas oportunidades que surgissem.

2 – FERROVIÁRIO

Estaríamos já a apontar ao pleno Multimodal, se estes três portos estivessem ligados entre si e ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) por uma rede ferroviária, incontornavelmente de bitola europeia (1,435 m), inferior à Ibérica, a inglesa (1,668 m) a que, no século XIX, a Espanha²⁶ nos condicionou, mas na qual, inteligentemente, já introduziu um terceiro carril àquela distância.

Socorrendo-nos de uma apresentação feita numa sessão pública da Secção de Transportes da Sociedade de Geografia de Lisboa²⁷ diremos que nos seduziu a hipótese de uma Terceira Travessia do Tejo por Túnel Imerso, não perfurado, com provas dadas em regiões tão sísmicas como S. Francisco²⁸ ou Tóquio.

Permitiria, talvez, considerando vários factores determinantes, incorporar ainda a Estação do Oriente na nova rede europeia.

Acima de tudo, não destruiria uma dádiva da natureza, paisagística, estratégica e economicamente tão única como é o estuário do Tejo, assegurando o desafio da enorme bacia do grande Porto de Lisboa-Almada, em ambas as margens. Na direita, turismo e carga, e na esquerda, carga, sobretudo de contentores.

A missão, no Multimodal, de troca de proximidade. «...in the “first and last miles” of global distribution...» compete ao ferroviário,²⁹ (10 vezes mais caro que o marítimo) e ao rodoviário (o mais lento, 20 vezes mais dispendioso e 10 vezes mais poluente que o marítimo, e que, no caso de Portugal, tem duas imprevisíveis barreiras políticas; a Espanha e a França).

²⁵ Na Escola Naval, nas comemorações dos 50 anos de saída da Escola Naval do Curso de «Duarte Pacheco».

²⁶ Como a França adoptou, em relação à Alemanha, os faróis amarelos...

²⁷ No IST e pelo Professor Eng. Mário Lopes na SGL

²⁸ Sismo de Loma Prieta, 1988.

²⁹ Citando a LISCONT

3 – COMÉRCIO DE CARGA AÉREA NO MUNDO E NA EUROPA E PORTUGAL

Para certos produtos e para maiores distâncias, deve o Multimodal contar ainda com a carga aérea, em franca e continuada expansão.

Aí terá o Novo Aeroporto de Lisboa (o NAL) uma importantíssima função dado que apesar da carga aérea representar apenas 0,2% do total mundial é, em 15% do seu volume, 70 vezes mais valiosa do que a marítima e mais 30 que a terrestre (carga electrónica) se movimentada em aeroportos de transshipment.³⁰

Vejamos o Comércio de Carga Aérea no Mundo e na Europa...

A nível mundial, a localização destes aeroportos, situam-se no Arco do Pacífico entre Singapura e Los Angeles, cinco na costa atlântica dos EUA e na Europa, apenas quatro; Paris, Londres, Amesterdão e Francoforte. Mas há mais um digno de menção: Bruxelas!

Tráfego de Carga nos Maiores Aeroportos do Mundo



Source: Airport Council International.
Freight Traffic at the World's Largest Airports, 2004
Tráfego Aéreo de Carga nos Maiores Aeroportos do Mundo

Estreitamente articulados, Schiphol (AMS), com os portos de Roterdão e Amsterdão, e Bruxelas (BRU), com o de Antuérpia, têm, neles, a sede europeia e a base operacional algumas das mais destacadas companhias de carga aérea mundial, algumas “europeias” de origem americana, como, em Bruxelas, entre outras, a DHL, com o nome EAT.

Estes binários MAR-AR entream com impactos económicos significativos.

³⁰ «Airports and air transport. Although in terms tonnage air transportation carries an insignificant amount of freight (0.2% of total tonnage) compared with maritime transportation, its importance in terms of the total value is preponderant; about 15%. International air freight is about 70 times more valuable than its maritime counterpart and about 30 times more valuable than freight carried overland, which represents a category of goods linked to electronics. The location of freight airports correspond to high technology manufacturing clusters as well as intermediary locations where freight planes are refueled and/or cargo is transshipped.»

Por si só os aeroportos cobrirão largamente os seus custos de operação pela cobrança de taxas de aterragem e outros serviços relacionados com a carga, mas também pelo «Conceito de Centro Comercial Total» que mais e mais serviços atrairão³¹

Para mais, sabendo-se que na U.E. este transporte está a crescer e que uma tonelada de carga aérea vale muito mais do que transportada por qualquer outro meio.³²

Analisemos, em milhares de toneladas, o crescimento do Transporte Aéreo de produtos na Europa, entre os anos de 1996 e 2007.

Evolução do Transporte de Carga Aérea na Europa			
	1996	2004	2007
1 - U.E.	?.?	10.637.198 (a 25)	11.720.083 (a 27)
2 – Holanda	1.084.506	(x 1,57)	1.709.271
3 - Bélgica	449.534	(x 2,67)	1.203.245
4 – Espanha	280.846	(x 1,81)	510.579
3 – Portugal	125.864	(x 1,03)	130.827

Evolução do Transporte de Carga Aérea na Europa I

Holanda – 1,57 vezes, Bélgica – 2,67, Espanha – 1,81 e Portugal umas escassas 1,03 vezes.

E como cresceu ao longo destes dez anos, ano a ano:

- 1 – A Holanda cresceu vez e meia e vai-se aproximando lentamente da saturação.
- 2 – A Bélgica acordou mais tarde mas nos últimos dois anos quase dobrou os seus resultados.
- 3 – A Espanha tem vindo a crescer e quase dobrou a carga aérea.
- 4 – Portugal, confirma-se que praticamente estagnou.

Embora o tráfego aéreo de carga se efectue, como julgo ser sabido, preferencialmente de noite (com condicionantes de ruído) o facto de se saber que em 2012 no interior do losango dos maiores europeus, Francoforte – Paris – Londres – Amesterdão³³, se atingirá a saturação, confiando que a crise dará lugar a um novo arranque, e que em 2030, a nível mundial, o tráfego aéreo será mais do dobro do de 2002.³⁴

Em Portugal, o Espaço Aéreo, permanecerá, no entanto, aliviado por muitos e bons anos. Se o NAL, permanecer fora de zonas urbanizadas (ruído, poluição) e se a Ordena-

³¹ «Airports will increasingly cover their operating costs, not only through more complete cost recovery of landing and other user charges, but notably through increased income from non-aeronautical revenues resulting from a greater application of the “concept of total commercial center”. At the same time, airports will increasingly lobby to attract air services through direct and indirect participation in negotiations of air services agreements, through commercial promotional activity, and through the establishment of *international alliances*.»

³² «... the volumes of freight and mail transport by air are obviously low. The table still shows that EU air transport increases substantially. And ... the average value of the one tonne of air transported goods is almost always much higher than in other modes of transport»

³³ SGL/ST, 2008.

³⁴ «by 2030, the traffic is expected to be 220% (more than double) of the one experienced in 2002.»

ção do Território for a adequada e, claro, devidamente cumprida, não será esta mais uma grande, enorme, oportunidade para Portugal?

Para termos uma ideia do negócio da carga aérea, muito mais interessante que o de passageiros, diremos apenas que as Companhias de Carga Aérea Mencionáveis a Nível Mundial são... Setenta e nove!

E o que pensam os construtores de aviões? Talvez nem valha a pena perguntar-lhes. Bastará mostrá-los...



Airbus A300/DHL



Boeing 747/Singapore AL-C



DC10/Federal Express

Mas já há maiores!



Boeing 747 Dream Lifter

Adaptação (mais económica!) a partir de B 747 que estão a sair de serviço!



Airbus Industrie – Beluga

E todos voam!

Com o NAL no Polígono de Alcochete, em Canha, o desvio, para o comboio lá passar, de uns quantos quilómetros em “bico de pato”, insignificante em termos aéreos, demonstra mais uma vez que Rio Frio, escolhido há trinta anos, continua a opção acertada! O Poceirão seria aceitável.

Se for para economizar no preço por metro quadrado de Terreno Militar estaremos, mais uma vez, perante uma patética e estreita visão de economia...

Como essa descoberta, de uma última hora, da construção por fases do NAL, como se algum Aeroporto digno desse nome fosse construído dum só fôlego toma lá, já está...

Pensado a grande distância, sim! Schippol, ainda efficientíssimo, é um belo exemplo de concepção (1967) a pensar no futuro. Tom Jobim, no Rio, outro...

CONCLUINDO

Enfim, na esquina marítima da Europa, um aeroporto ligado em estrela a três portos de águas profundas, por auto-estradas e caminhos de ferro que também vão para a Europa, com quem temos um efectivo e directo compromisso político, económico e financeiro.

Embora, inevitavelmente, através da Espanha, porquê via Madrid que nem sequer está ligada à Europa!

Este conjunto de estruturas, constituiriam, enfim, uma verdadeira Plataforma Multimodal Europeia integrada numa Estratégia Nacional de Logística Multimodal (mar, terra e ar) tirando partido da situação geográfica de Portugal e das potencialidades, presentes e previsíveis, da globalização da economia e em resposta ao crescimento dos portos contentores, os Post-Panamax II, após 2014, e de todos os que, ainda maiores, vierem na esteira deles.

Um projecto em que todos os agentes económicos se sentiriam envolvidos mas que só o Estado, torneando as contingências da U.E., poderá pôr em marcha pois o Mercado, por si, não tem capacidade de alavancar projectos que nos façam ir como, por exemplo, nós fomos «à Índia» ou os EUA, «à Lua»³⁵.

E também porque o interesse de alguns raramente coincide com o de todos - o da Nação!

Mas não estamos a descobrir a pólvora. Outros já a decobriram e não perderam tempo!

Na Europa, os portos de Bremore (IRE), Swansea (UK), Algeciras (ESP), e Fos (FR), já estão lançados na corrida!

Ou mais exactamente:

«Ireland Port project has been called the last deep-water port opportunity on the east coast of Ireland.

...the Irish Cabinet ... intends to allow the company to develop the facility as a joint venture.

Ireland approves deep-water port project 6th September 2007 05:24 GMT.

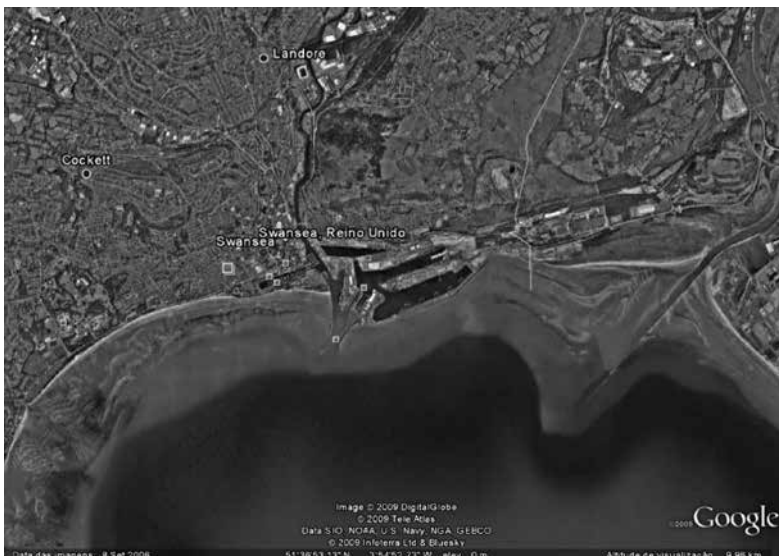
Project reportedly last Irish east coast greenfield deep-water port opportunity Irish officials have approved the Drogheda Port Company's \$287 million deep-water port project at Bremore Harbour, Balbriggan, north of Dublin.

The Bremore Reports say the main goal of the Bremore project is to allow access to large vessels that nearby Drogheda port cannot handle.»

³⁵ Daniel Boorstin, in *The Discoverers: a history of man's search to know his world and himself*, London, Phoenix Press, 1983.



Bremore



Swansea (Sul de Inglaterra)



Algeciras (Sul de Espanha)



Fos-sur-Mer (Sul de França) a oeste de Marselha

E em África, no Norte de África, à entrada do Mediterrâneo, na costa Atlântica de Marrocos, em Tanger.



Tânger (Marrocos)

Como apesar de tudo, tudo parece estar contra nós, recorro que podemos fazer do nosso atraso a nossa vantagem, alavancando ainda uma vasta panóplia de indústrias de ponta (informática, electrónica,...) e pesadas (construção naval, equipamentos portuários, material ferroviário...) que dominamos ou já dominámos³⁶.

Apesar disso, como para um bem estruturado negócio nunca houve falta de dinheiro, se nada fizermos, continuaremos a ver passar navios!

Convirá agir já, preparando um futuro de longo prazo. E daí que convenha que seja um multidisciplinar, exaustivo, transparente, inequívoco e mobilizador projecto de ESTADO onde não haja margem para criminosas, suicidárias e inconfessáveis voracidades!

E urgente.

E olhando o longínquo passado ouvir os outros falar DUM POVO QUE SE NÃO DEIXA GOVERNAR... ou talvez não seja, exactamente, assim.

³⁶ Sorefame (comboios), Mague (Somague?) (Guindastes e pórticos), Arsenal do Alfeite, Estaleiros de Viana, Figueira e Lisboa (navios de carga e petroleiros)

“The Portuguese Achievement was the product of a clear purpose, which required heavy national support.

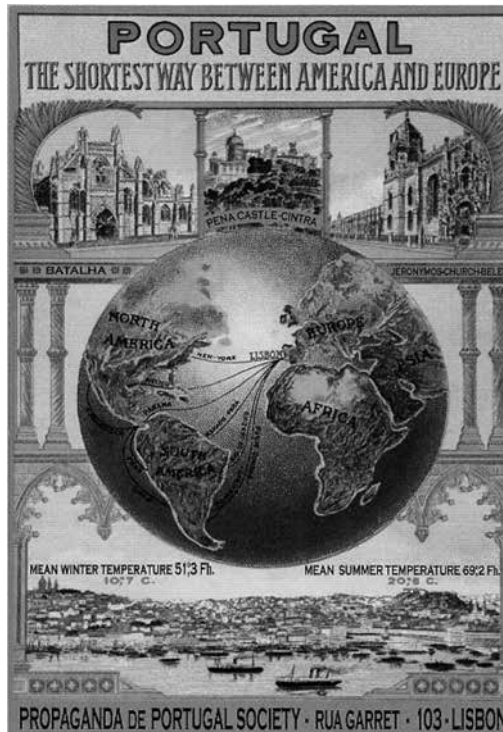
*Here was a grand prototype of modern exploration. Long-term planning was possible only because the Portuguese had undertaken a **collaborative national adventure.**”*

DANIEL J. BOORSTIN

Former Director of the Congress Library

Washington -USA

Desculpem-me, no entanto, pois tenho a certeza de que, depois de tantos argumentos, deve ser profundamente frustrante termos de concluir que não estamos a dizer nada de inteiramente novo! Por mim...



Postal da «Propaganda de Portugal Society»
«Portugal, the shortest way between America and Europe»

TENHO DITO

D. NUNO ÁLVARES PEREIRA – O HOMEM E O MILITAR

Comunicação apresentada pelo Tenente-general
Alexandre de Sousa Pinto, em 20 de Outubro

Gostaria de começar por agradecer ao Senhor Almirante Vieira Matias a honra que me concedeu ao convidar-me para estar aqui hoje nesta douta Academia, perante tão esclarecida assembleia e em tão boa companhia para falar de uma das mais importantes figuras, se não mesmo a mais importante, da nossa história pátria. Tendo sido informado de que também falaria nesta sessão o ilustre bispo das Forças Armadas D. Januário Torgal Ferreira, a quem peço licença para apresentar um cumprimento especial pelos laços de amizade e muita consideração que a ele me ligam de há muito, parti do princípio que dele ouviríamos a história da santidade de D. Nuno e do caminho percorrido para a ela chegar. Daí ter-me proposto falar-vos de D. Nuno como Homem e como Militar.

D. Nuno Álvares Pereira parece ter nascido em Cernache do Bonjardim, sede da Ordem do Hospital, a 24 de Junho de 1360, filho de quem era, desde os 18 anos na sucessão de seu tio-avô Estêvão Vasques Pimentel, o Prior da Ordem D. Álvaro Gonçalves Pereira, que serviu em Rodes, combateu os turcos nas galés dos hospitalários e que, na carga decisiva do Salado, transportava consigo a “vera cruz de Marmelar”, construtor do castelo da Amieira, dos paços do Bonjardim e do castelo da Flor da Rosa, próximo do Crato, para onde viria a ser transferida a sede da Ordem e lhe daria o nome pelo qual acabou por ficar mais conhecida em Portugal – Priorado do Crato. Sua mãe era uma senhora solteira, camareira da Infante D. Beatriz, Iria Gonçalves do Carvalhal, natural de Elvas.

O Prior do Hospital, como tal, não podia casar mas foi, ao longo da vida, tendo filhos de várias senhoras, atingindo o número, hoje inimaginável, de 32 filhos. Só de Iria Gonçalves do Carvalhal teve 9.

Dos 32, Nun’Álvares foi um dos mais novos, sendo o 13º filho varão dos 17 que seu pai teve, sendo legitimado pelo rei D. Pedro I logo com um ano de idade.

Pelo lado paterno era neto de D. Gonçalo Gonçalves de Pereira que fora deão da Sé do Porto e arcebispo primaz de Braga, o mais importante cargo do clero em Portugal, personalidade proeminente da sua época, principal mediano da paz entre o rei D. Dinis e seu filho o infante D. Afonso e combatente valoroso da batalha do Salado, e de uma sua amiga, por quem se apaixonara em Salamanca, D. Teresa Peres Vilarinho. Esta família Pereira era das principais no Portugal destes tempos, com origem nas Astúrias e nos condes de Trastámara.

Pelo lado materno era neto de Álvaro Gonçalves de Carvalhal, senhor de Évora Monte e alcaide-mor de Almada.

Para prosseguir, parece-me útil lembrar alguns aspectos da vida e da mentalidade da Idade Média, para nela nos situarmos e melhor podermos compreender as situações, as reacções e as conclusões a que chegarei e que, desde já, alerto para o facto de serem

por vezes polémicas, face à história estabelecida pelos sucessivos poderes políticos e que, como bem sabemos, são arranjos convenientes e não científicos, mas que se vão insinuando e transformando em verdades, confirmando o aforismo popular que afirma que «uma mentira muitas vezes repetida passa a ser uma verdade».

As três classes sociais da época eram, como bem sabemos, o clero, a nobreza e o povo. Cada uma delas tinha a sua função própria. Ao clero competia tratar do espírito, à nobreza preparar-se para a guerra e ao povo produzir riqueza pela agricultura, as artes e os ofícios. Não havia dúvidas nem misturas.

O único ofício da nobreza, se assim lhe posso chamar, era o exercício militar para o qual eram todos preparados quase desde a nascença, primeiro como pajens na Casa Real ou na de um cavaleiro de nome já feito, depois como escudeiros nas mesmas condições e, finalmente, após provas em combate, como cavaleiros capazes de serem eles próprios os mestres de outros pajens e escudeiros, recomeçando o ciclo¹. Como veremos, Nun'Álvares é, neste aspecto, paradigmático.

O chamado espírito cavaleiresco da Idade Média dava a maior importância à palavra dada, a cujo cumprimento se subordinavam todos os outros valores, como a coragem, a honradez, a riqueza, etc. Neste aspecto, D. Nuno vai, como também veremos, ser inovador, estando séculos à frente do seu tempo.

A nobreza adquiria-se pelo sangue – os fidalgos (filhos de algo) – ou pelos actos em favor do rei, quase exclusivamente por feitos militares. No primeiro caso, não era a ordem de nascimento que conferia nobreza; todos e quaisquer dos filhos eram nobres pelo simples facto de serem filhos de quem eram, preparavam-se para o exercício de funções militares e o rei nomeava-os para os cargos que entendia de acordo com os méritos que em cada um reconhecia. Muitos dos mais conhecidos e importantes cargos da história desta época são disto exemplo, como seja, entre outros, o de Marechal de Portugal, criado em tempo de D. Fernando a favor de Gonçalo Vasques de Azevedo, filho sacrílego do Prior de Sta. Cruz de Coimbra e de uma freira de Lorvão ou, ainda no mesmo cargo mas mais tarde, quando aos filhos do marechal conde de Marialva o rei autoriza ao primogénito o uso do título mas não o considerando digno do cargo faz do secundogénito marechal, na descendência do qual o cargo se manteve². Outro exemplo podemos ainda encontrá-lo na própria família de D. Nuno, cujo pai, bastardo de um bispo, nem por isso deixou de desempenhar um dos mais elevados cargos do reino – Prior do Crato – e cujo irmão, filho e neto de clérigos, também não deixou, por isso, de exercer o mesmo priorado depois do pai e até que D. João I, antes de Aljubarrota, o substituísse.

Já o mesmo se não passava quanto aos bens patrimoniais. Estes passavam do pai para o filho primogénito. Os secundogénitos recebiam apenas a sua parte dos bens não vinculados, mas era obrigação do pai ou, na falta deste, do irmão mais velho, garantir-lhes a subsistência ao nível do estatuto familiar, através da obtenção de cargos remunerados ou da procura de casamentos com herdeiras que lhes permitissem dar origem a novas

¹ Alexandre de Sousa Pinto, «Cargos Militares Hereditários – Escolas Militares de Especialização», in *Actas do XV Colóquio de História Militar*, 2006, pp. 786-788.

² Idem, *ibidem*, p. 774.

casas senhoriais ou continuidade às casas já existentes mas cuja varonia estava extinta. Também aqui o caso de D. Nuno é muito interessante e paradigmático.

Voltemos, então, à história de D. Nuno para o conhecermos como Homem. Provavelmente nascido, como vimos, no Paço de Cernache, manteve-se com a mãe e entregue aos cuidados do tio materno Martim Gonçalves do Carvalhal, mudando de terra ao sabor dos itinerários seguidos pela Corte.

Pensa-se, no entanto, que terá também passado grandes períodos de tempo na Flor da Rosa com seu pai e os cavaleiros hospitalários. A educação a que terá sido sujeito foi certamente influenciada pelo ambiente e por aqueles que o rodeavam.

Seguindo os preceitos normais da época terá sido influenciada espiritualmente por um catolicismo vivido com intensidade e mística, culturalmente pelos romances de cavalaria então muito em voga e pelas histórias que seu pai e os cavaleiros hospitalários, homens conhecedores do mundo e de outras gentes, lhe contavam e pelos contactos a que foi tendo acesso nos paços reais em que vivia e eram frequentados por estrangeiros, nomeadamente pelos ingleses apoiantes e apoiados pelo rei D. Fernando e de quem, provavelmente, terá apreendido as últimas novidades militares da Guerra dos Cem Anos. Paralelamente, no decorrer dos períodos de permanência na Flor da Rosa participava em justas e torneios como pajem de um, ou de vários, cavaleiros da Ordem. Dizem alguns ter sido nesta altura que se apaixonou pela gesta dos cavaleiros da *Tavola Redonda* e tomou Sir Galaaz por modelo, decidindo dedicar a sua vida a Deus e à Cavalaria.

Quando ia nos treze anos de idade seu pai, acompanhado de outros cavaleiros e de alguns dos filhos, entre os quais o próprio D. Nuno, acorreu ao rei que iniciava nova guerra com Henrique de Castela e, passando por Santarém onde a Corte tinha assento, dá-se o célebre episódio, relatado por Fernão Lopes com algum pormenor, da forma que segue:

«E passando as gentes delRei de Castela para Lisboa, onde já seu senhor estava, mandou o Prior a Nun'Álvares apesar de ser moço, que cavalgasse ele e seu irmão Diogo Álvares, um bom cavaleiro da Ordem, com alguns de sua casa que mandou ir com eles, para ver que maneira levavam aquelas gentes. E indo eles contra aquela parte por onde diziam que passavam os castelhanos, e não vendo nenhum deles, tornaram-se para a vila.

E chegando a par do castelo onde elRei com sua mulher então pousavam, estando à mesa, mandaram-nos chamar, e perguntando-lhe onde foram, e que acharam lá de onde vinham, eles lhes responderam a tudo, segundo as perguntas que lhe faziam. A Rainha D. Leonor falando nisto, como era mulher muito paçã e de graciosa palavra, disse a elRei como em sabor, que ela queria tomar Nun'Álvares por seu escudeiro; e elRei respondeu que era bem feito, e que ele tomaria por seu cavaleiro Diogo Álvares seu irmão.

Então disse a Rainha contra Nun'Álvares, que ela o queria armar de sua mão como seu escudeiro, e que não queria que doutras mãos tomasse armas salvo das suas; Nun'Álvares apesar de ser moço quando isto ouviu disse que lho tinha em grande mercê e que prazeria a Deus que ainda lho ele serviria com bons merecimentos e beijou-lhe as mãos por isso.

A Rainha querendo por em obra isto que assim dissera, mandou buscar um arnêz convidável para Nun'Álvares, e porque ele era de pouca idade, não lho podiam achar tão pequeno; então disseram à Rainha, como o Mestre de Avis tinha um arnêz, e ela lho mandou pedir.

E como lho trouxeram, deu-o logo a Nun'Álvares; e assim tomou ele as armas primeiras da mão da Rainha Dona Leonor, e ela daí em diante chamou sempre por seu escudeiro.»³

Nuno Álvares manteve-se a partir de então como morador na Corte, até que, tendo pouco mais de dezasseis anos, seu pai, sentindo-se adoentado e temendo pelo futuro de seu filho, decide tratar-lhe desse mesmo futuro, encontrando-lhe os rendimentos que lho garantissem o que, como dissemos atrás, está perfeitamente de acordo com os costumes e as obrigações dos chefes das casas senhoriais. Contratou-lhe o casamento, previamente aprovado por el-Rei, com a recente viúva de Vasco Gonçalves de Barroso, a ainda jovem e muito rica D. Leonor de Alvim. D. Nuno, apanhado de surpresa, desejando veementemente manter-se solteiro e puro como Galaaz, não foi no entanto contra os desejos de seu pai. O casamento teve lugar em Vila Nova da Rainha perante os Reis e a Corte, seguindo os noivos para Cernache e, mais tarde, para as terras de Barroso, em Entre-Douro-e-Minho, de agora em diante senhorio de D. Nuno. Diz-nos Fernão Lopes que nesta sua casa tinha com ele entre doze a quinze escudeiros⁴ e vinte a trinta homens de pé.

Deste casamento nasceram três filhos que morreram ainda meninos e uma filha, D. Beatriz, de cujo nascimento morreu sua mãe, única que viveu o suficiente para ter geração, que também não sobreviveu a seu pai mas lhe deixou os netos em que ele se revia.

Parece que por aqui se manteve D. Nuno até à morte de seu próprio pai, ocorrida no castelo da Amieira, onde ele se deslocou para assistir ao funeral que seguiu para a Flor da Rosa onde foi sepultado.

Sucedeu-lhe no priorado do Crato D. Pedro Álvares Pereira e, logo depois, morre o rei de Castela D. Henrique sucedendo-lhe o filho D. João que recomeça a guerra contra Portugal sendo então D. Nuno chamado por D. Fernando para ajudar o irmão na fronteira do Alentejo.

Desta descrição sumária parece-nos poder concluir alguns primeiros factores interessantes para a biografia de D. Nuno como Homem.

Foi educado como um homem da Idade Média, e era-o realmente; o seu ídolo era Galaaz a quem queria seguir como modelo.

Convicto católico, queria servir a Deus e à Sua Igreja, nesse sentido, não hesitou em obedecer ao Pai quando este o quis casar, mesmo não sendo essa de modo algum a sua vocação, e manteve-se sempre fiel à Igreja de Roma, que considerava a única, nunca aceitando obedecer aos Papas de Avinhão, aqui residindo com grande probabilidade uma das razões do seu afastamento das Rainhas D. Leonor e D. Beatriz.

Aceita, no entanto, com profundo respeito os que professam outras religiões, sendo conhecida a construção de mesquitas e sinagogas a que mandou proceder à sua custa, assim como outras nacionalidades ou os próprios inimigos, o que se demonstra pelo apoio que concedia aos feridos castelhanos ou na doação de terras a soldados adversários abandonados no terreno pelas suas próprias tropas.

³ Fernão Lopes, *Crónica de D. João I*, Vol. I, Porto, Livraria Civilização, 1945, Cap. XXXIII, pp. 67-68.

⁴ O que nos leva a crer ter sido, entretanto, feito cavaleiro, não se conhecendo, no entanto, onde, em que circunstâncias e por quem.

A necessidade de fazer as pazes com Castela, face à conjugação quase simultânea da peste, da fome e da guerra, leva D. Fernando a, mais uma vez, negociar um tratado com D. João de Castela que, viúvo recente e ambicionando apoderar-se de Portugal sem mais conflitos, aceita para si a jovem infante D. Beatriz, de dez anos, como moeda de troca. D. Fernando não deixa de prever a possibilidade de integração de Portugal em Castela e, para a evitar, acrescenta a clausula de que os dois reinos não ficarão nunca unidos sendo Castela para o primogénito de D. João, filho do seu primeiro casamento, e Portugal para um filho deste casamento agora acordado, ficando Leonor Teles como regente na hipótese de a morte de D. Fernando ocorrer na menoridade do futuro rei. Nas cerimónias dos esponsais reais em Elvas dá-se o célebre episódio em que D. Nuno e seu irmão Fernão, ao encontrarem os seus lugares à mesa já ocupados, ter D. Nuno dado um tão violento pontapé que tudo foi de roldão, mesa, pratos, talheres e ocupantes e saído imperturbável do local, dando azo a um comentário do próprio rei de Castela dizendo «que quem ali tal cousa cometia em tal lugar sentindo a honra que lhe era feita que para mais seria seu coração»⁵.

A morte prematura e inesperada de D. Fernando vem fazer precipitar os acontecimentos; D. João de Castela não pode perder a oportunidade de, imediatamente, se assumir como rei de Portugal em nome de D. Beatriz. D. Nuno decide tomar o partido de Portugal que, no seu avançado pensamento, estava à frente de quaisquer juramentos ou direitos dinásticos.

O seu braço está, desde a primeira hora, com o Mestre de Avis em defesa da independência que ele via em perigo grave e da lealdade de Portugal à Igreja de Roma, também ela em perigo por Castela estar com os Papas de Avinhão.

Julgo dever neste momento fazer um parênteses para referir ser, em minha opinião, uma completa mistificação histórica a versão corrente de que este período conturbado da nossa história é resultado da revolta popular e da sua acção, tendo o clero e a nobreza na sua grande maioria tomado o partido de D. Beatriz, excepção aberta para os filhos secundogénitos ou bastardos das casas senhoriais que nada tinham a perder. Ora D. Nuno era, como vimos, o 13º dos 17 filhos varões do Prior do Crato mas era também, pelo casamento, senhor das terras de Barroso, um dos mais poderosos senhores de Entre-Douro-e-Minho. Não tinha nada a perder? O seu caso é paradigmático mas está longe de ser único. Aliás, ao invés, a grande maioria dos seus irmãos estavam com D. Beatriz e só um deles era primogénito como é óbvio. O que para a nobreza estava em causa era o princípio da fidelidade à palavra dada, valor principal na Idade Média, seguido pela maioria ou a adesão à verdadeira inovação conceptual da prioridade do colectivo sobre o individual.

Da intensa actividade militar que se seguiu ao período de que temos vindo a falar pode-se concluir ser de personalidade bem vincada, exercendo forte atracção sobre os que com ele contactam ou trabalham, mas sendo inflexível com os que não correspondem aos seus critérios de vida.

⁵ Anónimo, *Crónica do Condestabre de Portugal*, Lisboa, M.E.N., 1969, Cap. XIV, fl. XIIIv.

Desprendido dos bens terrenos, uma vez senhor dos imensos territórios com que o reconhecimento real o tinha recompensado, distribui-os por quem entende, sem dar cavaco à realeza por se considerar não um seu detentor em nome do Rei mas um proprietário feudal do que lhe fora entregue como tal, distribuição algumas vezes feita aos próprios inimigos, como já dissemos.

Sendo, como vimos, um homem da Idade Média, o seu pensamento é, em determinadas vertentes, muito avançado para a época, enquanto noutras vivia ainda o tempo da *Távola Redonda*.

No dizer do Gen. Martins Barrento⁶ ele foi Torga seis séculos antes de Torga pois é o primeiro que, na prática, considera que «a Pátria é um palmo de terra defendido», que merece ter prioridade sobre a vassalagem ou a palavra dada a quem quer que fosse por mais direitos dinásticos que detivesse, isto quando outros nem em sonhos tinham qualquer noção de Pátria.

Sobre isto o seu pensamento parece claríssimo na boca de sua própria mãe que, segundo Fernão Lopes, terá dito «*nunca ter podido mudar Nun'Álvares, seu filho, que Deus não quisesse ele fosse contra a terra que o criara mas que antes despendesse seus dias e aspergisse seu sangue por amparo dela,*» posição que manteve até ao fim dos seus dias, demonstrável com a imposição feita de acompanhar como condestável a expedição de 1415 a Ceuta e quando o quiseram convencer a deixar o burel do Carmo, voltando à vida secular, deu como resposta tal só ser admissível se os castelhanos voltassem a ameaçar Portugal, o que não previa que viesse a acontecer em seus dias.

Mas, como nos diz o bispo D. Carlos de Azevedo⁷, a visão política e social de D. Nuno não era coincidente com a de D. João I que, aconselhado pelos seus juristas, nomeadamente pelo Dr. João das Regras, queria concentrar cada vez mais o poder nas mãos do rei e fazer marcha atrás nas concessões que a época e as circunstâncias o tinham levado a fazer⁸, residindo muito provavelmente nesta questão as dissidências que a partir de determinada altura entre eles se levantaram.

Um último aspecto me parece importante referir para melhor conhecermos aquele que penso poder ser o pensamento do Homem que foi D. Nuno: é corrente a versão de que, depois de distribuir os seus bens pelos colaboradores e pelos netos, mandou construir o convento do Carmo e nele se amortalhou, pobre como Job, apenas com o pensamento em Deus e no próximo. Será mesmo assim?

Sabemos que D. Nuno não quis ser senão irmão carmelita e porteiro do seu próprio convento sendo, aliás, o fundador dos irmãos terceiros da Ordem a nível mundial; isto significa que não quis proferir os três votos de obediência, castidade e pobreza a que seria obrigado para professor; ficou-se apenas pelos dois primeiros. Resolução estranha para quem era já pobre do antecedente.

⁶ António Barrento, «Nun'Álvares Chefe Militar», in *Nova Cidadania*, nº 39, 2009, pp. 11-16.

⁷ D. Carlos A. Moreira Azevedo, «São Nuno de Santa Maria – Um Santo Condestável e Carmelita», in *Azimuth* nº 187, Mafra, 2009, pp. 25-27.

⁸ O que está na origem da depois chamada “Lei Mental”.

Só consigo entender tal resolução se ele ainda tivesse posses que não desejava perder a favor da Ordem, como sucederia se pronunciasse o voto de pobreza. Mas o que podia estar por detrás de tal solução por parte de quem se queria dedicar totalmente a Deus e ao próximo?

A minha conclusão é que tal resolução poderia estar ligada às já referidas visões diferenciadas da sociedade dele próprio e de D. João I. Este poderia impedir a Ordem de receber as riquezas ainda na sua posse, revertendo-as para a Coroa, enquanto que o não faria ao próprio D. Nuno pela amizade e consideração que por ele tinha. Era a forma de poder continuar a ajudar a Ordem e os seus pobres sem correr o risco de tudo ficar perdido a favor da Coroa. É uma hipótese que me parece bastante admissível.

Apresentei um retrato suficientemente elucidativo do que terá sido o nosso D. Nuno enquanto homem do mundo e que poderemos sintetizar dizendo-o íntegro e modesto, muito exigente consigo e com os outros, sóbrio, valente, leal e muito determinado.

Vamos agora tentar traçar-lhe o retrato como militar.

Podemos imaginar que terá, nos seus tempos de meninice, na Flor da Rosa e nos Paços Reais, recebido a instrução militar que qualquer fidalgo da sua estirpe teria normalmente, no seu caso junto dos cavaleiros da Ordem e do seu próprio pai e irmãos mais velhos.

Apenas lhe conhecemos, devidamente documentada, a sua actividade militar no curto período de três anos, entre os treze e os dezasseis, imediatamente antes de casar, e não sabemos o que fez nas suas terras de Barroso até aos vinte quando, chamado por D. Fernando recomeçou a sua actividade guerreira.

Fernão Lopes dá-nos conta, como vimos, da sua primeira tomada de armas pela mão da Rainha D. Leonor, como escudeiro e não como cavaleiro como muitas vezes vemos escrito. Aliás no mesmo texto é expressa a diferença entre a sua primeira tomada de armas – escudeiro da Rainha – e a que, na mesma altura, foi atribuída a seu irmão mais velho, D. Diogo – cavaleiro d'el-Rei.

Por sua vez o anónimo autor da *Crónica do Condestabre* é mais explícito quando refere os acontecimentos de Santarém relatados por Fernão Lopes e já transcritos acima, dizendo-nos que D. Nuno que «*ainda nunca tomara armas*», vindo do reconhecimento mandado fazer por seu pai e inquirido por el-rei «*sobre que gentes eram e a maneira que levavam*» lhe respondeu «*que lhe parecia muita gente mal acaudilhada e que pouca gente com um bom capitão e bem acaudilhada os poderia desbaratar*»⁹.

Era uma resposta que, aos treze anos, indiciava já o futuro de D. Nuno como um preocupado e acutelado chefe militar, por um lado, mas também um destemido e valente combatente, por outro, para quem era mais importante a qualidade da chefia do que a quantidade dos combatentes.

Como já dissemos atrás, a actividade militar de D. Nuno não era muita nem conhecida quando os acontecimentos se precipitam com a morte de D. Fernando. Ele é, ainda por cima, um jovem de 23 anos e há seguramente gente com mais provas dadas e, eventualmente, com mais valor militar. É o próprio Fernão Lopes que refere a opinião dada

⁹ Anónimo, *Crónica do Condestabre*, op.cit., Cap. II, fls. IIv-III.

por João das Regras ao Mestre, quando este o nomeia fronteiro do Alentejo, de que «*era muito contra isto, dizendo que para tamanho encargo cumpria mandar um homem de madura autoridade, muito avisado, e sabedor de guerra; de mais que Nun'Álvares trazia seus irmãos com os inimigos e outras razões que assinava, para não ser ele o que houvesse de ir*».

Ficamos assim a saber que, inicialmente, nada, a não ser a grande amizade e confiança nas suas capacidades que o Mestre depositava em D. Nuno, fazia presumir essas mesmas capacidades. É pois resultado da sua actuação como fronteiro do Alentejo que se começa a perceber as suas reais qualidades de autoridade e chefia e de empatia com os subordinados e o povo. Nun'Álvares é nomeado Condestável do Reino por D. João I por ser um fidalgo e simultaneamente ser considerado já como um excelente – talvez mesmo o melhor – cavaleiro. D. Nuno é condestável a partir de 9 de Abril de 1385, data em que perfazia um ano em que travara, com o maior êxito, a batalha dos Atoleiros. É de lembrar aqui, mais uma vez, que era a sua qualidade de fidalgo e a sua competência militar que lhe davam aceso ao cargo e não a ordem do seu nascimento. Mas é óbvio e da natureza humana que tal nomeação despertou invejas em quem se julgava com maiores competências e qualidades, nomeadamente, entre outros, em D. Gonçalo Coutinho, vencedor da batalha de Trancoso na qual D. Nuno não esteve presente¹⁰ e de que resultaram pesadas baixas para os castelhanos. Mas cedo deixou de haver dúvidas, até entre os próprios inimigos. É conhecida a visita nocturna que, em Almedina, é feita por 10 soldados castelhanos que, com a perspectiva de morrerem no dia seguinte à mão dos portugueses, não queriam que tal lhes sucedesse sem antes terem visto *o conde santo*, isto é, D. Nuno já era visto até como santo aos vinte e poucos anos pelos seus próprios adversários.

Diz-nos Américo Henriques¹¹ que se trata de militar capaz de acções loucas, em que arrisca tudo e todos lançando-se nas façanhas mais temerárias mas, simultaneamente, é um dos mais escrupulosamente seguros chefes de toda a história militar, aproveitando e explorando todas as vantagens do terreno o que, provavelmente, aprendeu com a experiência dos hospitalários. É característica da sua actuação táctica o estruturar das suas forças, agarrado àquele terreno que lhe oferecia maiores vantagens, impondo ao inimigo a batalha nas condições mais favoráveis para si próprio. Por outro lado era também uma sua acção táctica característica a combinação das vantagens do terreno, previamente escolhido com obstáculos naturais ou com os artificiais que mandava preparar, com o poder de fogo, táctica muito provavelmente aprendida dos ingleses com quem teve oportunidade de contactar ainda no tempo de D. Fernando, pela via do conde de Cambridge ou mesmo com o cavaleiro gascão morto em Aljubarrota Jean de Monferrand, ambos de grande experiência em combates na Guerra dos Cem Anos.

Quando, na reunião do Conselho de D. João I, em Abrantes, D. Nuno se pronuncia, contra todos os outros, dizendo que «*não vamos fazer uma guerra guerreada, não vamos destruir as oliveiras em Sevilha, vamos direitos ao inimigo, porque temos que o vencer*».

¹⁰ A que documentos do Arquivo do Simancas, segundo o Abade de Baçal, se referem como «a insídia de Trancoso». Esta animosidade de D. Gonçalo para com D. Nuno poderá estar na base da recusa de D. Gonçalo em participar na batalha de Aljubarrota apesar de muito instado para nela comparecer.

¹¹ Américo Henriques, *op. cit.*, nº 187, pp. 22-24.

numa batalha decisiva», parece uma loucura sem nome. No entanto, D. João I acaba por seguir no seu encaço e aceitar os seus argumentos.

Em Abrantes, do debate ocorrido entre os diversos conselheiros, salienta Martins Barrento¹² que a posição defendida por D. Nuno, denotava:

- a noção de que Lisboa é o objectivo decisivo;
- a determinação em travar a batalha com o rei de Castela, nem que para isso tivesse que ir apenas com os seus homens;
- a coragem em enfrentar uma força inimiga muito superior;
- a confiança em que a autoridade que já possuía como chefe militar lhe garantia a obediência daqueles que com ele iam partilhar essa aventura.

A Batalha de Aljubarrota é um paradigma desta tática. Se há batalha em que a segurança foi cuidada minuciosamente é Aljubarrota. Nela ninguém tem dúvidas de que o inimigo só pode ganhar porque tem tudo a seu favor, nomeadamente uma tremenda superioridade de potencial.

No entanto, a derrota castelhana é completa e não seguramente pelo factor sorte mas porque todos os pormenores táticos estavam pensados, pesados e seguramente contrariados. Assim, como também nos diz Martins Barrento na sequência do texto anterior:

- depois do reconhecimento de 13 de Agosto, teve oportunidade de escolher o *terreno mais convenhável* para travar a batalha, sem que a superioridade numérica do inimigo pudesse ser livremente utilizável;
- criou um dispositivo lógico, sobre o itinerário que o exército castelhano deveria percorrer, num esporão sobre o rio Lena, numa posição por tal forma forte que o inimigo não ousou atacá-la;
- com grande oportunidade, flexibilidade e num prazo de apenas duas horas, ocupou nova posição com o dispositivo invertido, dois quilómetros mais a Sul;
- usou o conhecimento da personalidade dos chefes inimigos que, com elevada probabilidade, iriam atacar a hoste portuguesa em vez de prosseguir sobre Santarém e Lisboa;
- o exemplo dado combatendo na vanguarda, a esforçada acção quando da rotura da frente e quando acudiu à ameaça sobre a retaguarda, somados às suas qualidades de comando, foram importantes para o moral, para a disciplina dos combatentes e para a vitória alcançada.

Já em Atoleiros fora também atrás de um obstáculo batido pelo seu máximo poder de fogo que D. Nuno apeia a tropa e aguarda o choque da força inimiga, que repele derrotada e em Valverde, mais tarde, faz o que não conseguira nos Atoleiros e em Aljubarrota – a exploração do sucesso – porque «... *o Comde como hera home sages e percebido e muy avisado nos feitos da guerra, que vemdo o desbarato e grão trovação em que el Rey de Castela e as gemtes de seu reino por estomçe herão postos, que emquoanto lhe durava a dor daquela grão perda, a huus per semtido a outros per ouvida, e seus corações tristes e descuidados de tal*

¹² António Barrento, *op.cit.*, pp. 14-15.

*cousa, que em tamto podia fazer hua entrada com muita sua homrra e serviço do Reino e aimda proveito dos seus;*¹³».

É a vitória do terreno combinado com o poder de fogo sobre o número e o poder de choque da Cavalaria que, do antecedente, constituía a tática em uso, e é, também, a vitória da capacidade de comando e chefia, de decisão e de audácia sobre o aparente maior potencial de combate do adversário.

D. Nuno mostra-se a par do que de mais moderno se praticava em termos de tática militar e, obviamente, isso não é possível ser fruto da sorte ou de milagre. Ele estudou bem a matéria e soube aplicá-la na perfeição, conjugando esse saber com uma enorme capacidade de comando e chefia. Porque, na realidade, D. Nuno nada inventou. Com o génio com que fora realmente dotado, aplicou os vários conceitos conhecidos de há muito e por ele estudados ao concreto do território e da população em que vivia e, dando sempre o exemplo, postando-se no lugar de maior perigo, liderava indiscutivelmente. D. Nuno, como muitos séculos depois Napoleão, era por si só um enorme factor de aumento do potencial de combate. De Napoleão sabemos que Wellington o considerava equivalente a 40.000 homens presentes no campo de batalha. Não temos quem nos fizesse sobre D. Nuno uma proposta quantitativa, mas não restam dúvidas de que a sua simples presença era garantia de vitória, mesmo quando tudo parecia desmenti-la.

Um último aspecto me parece importante referir. A insistência de D. Nuno em acompanhar como condestável a expedição a Ceuta de 1415, 30 anos depois dos acontecimentos anteriormente mencionados, isto é, quando, em vez de um jovem de 25 anos, é já o que, para a época, podemos considerar como um velho de 55. Nada sabemos quanto ao seu pensamento estratégico relativamente às vantagens ou ao interesse de passarmos ao Norte de África, a não ser o que nos refere Gomes Eanes de Zurara sobre a opinião manifestada a D. João I, logo no princípio da discussão da ideia de Marrocos:

*«o que a mim parece é que este feito não foi achado por vós nem por nenhuma pessoa deste mundo, somente que foi revelado por Deus querendo-vos abrir azo e caminho para que fizésseis este tão especial serviço para que vossa alma ante Ele possa receber grande merecimento. E pois que a Ele praz de Se servir de vós em este feito, aí não há mais que esquadri-nhar, porque assim como a Ele prouve de o trazer ante os olhos do vosso conhecimento, assim lhe prazerá por sua mercê de o trazer a proveitoso fim. E vós por mercê não cesseis de obrar nisso, de guisa que por vossa língua não faleça nenhuma coisa do que para semelhante feito pertence*¹⁴».

Continuava místico e seguidor das regras da Cavalaria ...! Sabemos, ainda, que também nisto, mais uma vez, Nun'Álvares é um chefe que, pelo exemplo, obtém a autoridade e a capacidade de comando necessárias para o exercício desse comando. Não era para ele pensável como possível que, estando o país metido numa tal expedição, o condestável não estivesse à frente, na vanguarda da operação, tanto mais que se tratava de coisa nova – uma projecção estratégica de tropas em meios navais e a primeira operação

¹³ Fernão Lopes, *op.cit.*, Vol. II, 1949, Cap. LII, pp. 139-140.

¹⁴ António Pinheiro Torres, *Nun'Álvares Pereira Herói e Monge*, 2005, pp. 55-56, transcreve da *Crónica da Tomada de Ceuta*.

anfíbia da História de Portugal para, a partir de uma cabeça de praia, conquistar um objectivo previamente escolhido em território estrangeiro.

Julgo poder afirmar, ainda, tratar-se da primeira operação conjunta e combinada da nossa história militar, uma vez que nela estavam também presentes unidades de outras nações, se não se considerar como tal a conquista de Lisboa por D. Afonso Henriques e os Cruzados. Trata-se, pois, de uma operação que, sem dúvida, será também especialmente cara aos que se interessam pela História Naval de Portugal.

A preparação da expedição, necessariamente feita em grande segredo, obrigava a um trabalho logístico complexo, a uma sistemática, criteriosa e eficaz recolha de informações e ao recrutamento, instrução e treino dos cerca de 20 milhares de homens para além do equipamento, que incluía canhões e máquinas de cerco, e dos cavalos e mantimentos necessários, tudo a transportar numa esquadra constituída por tudo quanto havia no país e mesmo noutras origens susceptível de navegar durante largas centenas de milhas, exigindo complementarmente capitães e marinheiros experimentados.

D. Nuno entrou no combate à frente dos seus homens, «*e foi-se a eles [aos mouros] e em breve espaço foram recolhidos sendo a gente assim besteiros como piões tão ledos como ouviram que lhes não mandava fazer cousa que o eles melhor não fizessem do que ele mandava*¹⁵» repelindo algumas tentativas dos mouros junto à Porta de Fez para onde «*ele com sua bandeira e gente abalou a pé contra a porta de Fez para sair fora aos mouros e foram logo com ele juntos todos os fidalgos e cavaleiros e homens de bem de toda a hoste para sair com ele tão ledos que parecia que ião para festa*¹⁶» sendo, depois de conquistada a cidade, incumbido por D. João I de, juntamente com o infante D. Henrique, instruir o governador, D. Pedro de Menezes, sobre a melhor forma de organizar o governo e a defesa da cidade¹⁷.

Como nos dizem José Miguel Freire e Paulo Lopes da Silva, «a campanha de Ceuta foi uma profícua escola de aprendizagem náutica, mas também o foi no que se refere à organização de expedições, que a partir de então não pararam de enveredar mar dentro em direcção ao mundo»¹⁸.

Com Ceuta começa uma nova Era para Portugal e com ela acabam os trabalhos militares deste místico exemplar do Galaaz português.

Não é fácil falar a tão ilustre assembleia de alguém de quem, há séculos, muito se tem estudado e dito sem cair em lugares comuns já de todos conhecidos. Tentei, no entanto, apresentar um retrato, necessariamente apenas esboçado, sobre os aspectos que mais me impressionam na personalidade humana e militar de D. Nuno Álvares Pereira.

Muito obrigado pela paciência com que me quiseram ouvir.

¹⁵ Anónimo, *op. cit.*, Cap. LXVIII, fl. LXIIv.

¹⁶ *Idem*, *ibidem*, fl. LXIII.

¹⁷ Jaime Nogueira Pinto, *Nuno Álvares Pereira, Lisboa, Esfera dos Livros*, 2009, pp. 245-246 e Anónimo, *op. cit.*, Cap. LXVIII, fl. LXIII.

¹⁸ Álvaro Lopes Dias e outros, *Estratégia Lusitana – De Viriato às Missões de Paz, Lições de Batalhas Portuguesas aplicadas à Gestão Comercial, Lisboa, Exame*, 2007, p. 153.

BIBLIOGRAFIA

- ANÓNIMO, *Crónica do Condestabre de Portugal*, Lisboa, M.E.N., 1969.
- AZEVEDO, Carlos (Dom), «São Nuno de Santa Maria – Um Santo Condestável e Carmelita», *Azimute*, nº 187, Mafra, EPI, 2009, pp. 25-27.
- BARRENTO, António, «Nun'Álvares Chefe Militar», *Nova Cidadania*, nº 39, Lisboa, UCL, 2009, pp. 11-16.
- DIAS, Álvaro Lopes; FREIRE, José Miguel; NASCIMENTO, José Rafael; e SILVA, Paulo Lopes da, *Estratégia Lusitana – De Viriato às Missões de Paz, Lições de Batalhas Portuguesas Aplicadas à Gestão Empresarial*, Lisboa, Exame, 2007.
- HENRIQUES, Américo, *Apontamentos de História Militar*, Lisboa, IAEM, s/d.
- «D. Nuno Álvares Pereira – O Militar», *Azimute*, nº 187, Mafra, EPI, 2009, pp. 22-24.
- LOPES, Fernão, *Crónica de D. João I*, Porto, Livraria Civilização, 1945-1949.
- MARTINS, J. P. Oliveira, *A Vida de Nun'Álvares*, 6ª edição, Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 1944.
- Os Filhos de D. João I*, Porto, Lello & Irmão Editores, 1983.
- MENDES, Carlos, «Apostilha Sobre a Presença de D. João I, Nuno Álvares Pereira e Martim Gonçalves de Macedo em Castelãos (Macedo de Cavaleiros)», *Cadernos Terras Quentes 06*, CMMacedo de Cavaleiros, 2009, pp. 7-17.
- MENDONÇA, Maria Manuela de, «Dom Nuno Álvares Pereira, o Herói – Frei Nuno de Santa Maria, o Santo», in *Revista Militar*, Lisboa, 2005.
- MONTEIRO, João de Gouveia, *Aljubarrota – 1385 – A Batalha Real*, Lisboa, Tribuna da História, 2004.
- NUNES, António Pires, «D. Nuno Álvares Pereira – O Homem», *Azimute*, nº 187, Mafra, EPI, 2009, pp. 14-21.
- OLIVEIRA, Alcide d', *Aljubarrota Dissecada*, Lisboa, D.S.H.M., 1988.
- PINTO, Jaime Nogueira, *Nuno Álvares Pereira*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- PIRES, Nuno Lemos, «A Invasão Castelhana e a Batalha de Aljubarrota», *Azimute*, nº 187, Mafra, EPI, 2009, pp. 45-49.
- RODRIGUES, António dos Reis, *Nun'Álvares, Condestável e Santo*, Lisboa, Grifo, 1999.
- SOUSA PINTO, Alexandre de, «Cargos Militares Hereditários – Escolas Militares de Especialização», *Portugal Militar nos Séc. XVII e XVIII até às Vésperas das Invasões Francesas – Actas do XV Colóquio de História Militar*, Lisboa, CPHM, 2006, pp. 773-822.
- TORRES, António Pinheiro, *Nun'Álvares Pereira – Herói e Monge, Catolicidade e Portugalidade*, Lisboa, Prefácio, 2004.
- TORRES, Rui de Abreu, «Trancoso, Batalha de (1385)», in *Dicionário de História de Portugal*, Vol. VI, Porto, Livraria Figueirinhas, 1978, pp. 191-192.

D. NUNO ÁLVARES PEREIRA – O HOMEM E O SANTO

Comunicação apresentada pelo Bispo
das Forças Armadas e de Segurança,
D. Januário Torgal Ferreira, em 20 de Outubro

1. Introdução

Há quarenta anos ouvi, em almoço familiar, uma questão posta a um conhecido catedrático de História, da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, a propósito da figura que hoje nos congrega. De forma interessada, todos escutámos a pergunta: “Mas que significado único representou para Portugal o grande D. Nuno Álvares Pereira? Foi só Aljubarrota? Foram os desígnios práticos, sempre repetidos, que o inspiraram? Não havia um projecto reformista, uma superior escala de valores, um desígnio nacional em ordem a libertar-nos de limites e protocolos de interesses e conveniências? Não havia nada de superior na defesa da Pátria e na distribuição respeitadora de poderes, enquanto serviço igual, fraterno e ético, do ponto de vista político?”

O único comentário, em resposta, foi o silêncio. Há poucos anos encontrei a resposta em livro da autoria do então interessado¹, confirmado o seu sentido, há meses, na hipótese historiográfica, defendida em peça redigida para os mais próximos, em 1931.²

Sirva esta memória como proémio, definindo ao que venho, após investigar a prática de santidade do Condestável do Reino de Portugal, reportando-me ao que afirmei a vários sectores da comunicação social em 2008 e 2009, e de forma, ainda mais concreta, a quem estive em Fátima, na Peregrinação Nacional Militar, em 19 de Junho último. É passo a citar: “No momento da canonização de S. Nuno de Santa Maria, li e ouvi, em alguns meios de comunicação social, afirmações desta índole: “gosto de D. Nuno Álvares Pereira, apesar de ter sido militar”, ou, em similar tom: “apesar de combatente, foi uma personalidade patriótica e um santo”. É sintomático que o Papa Bento XVI, em 26 de Abril, de 2009³, tenha destacado a sua dimensão de militar e o exercício patriótico, então desempenhado, como uma existência de raras virtudes, que a condição de religioso, veio confirmar, aprofundando-as.

A cultura de cidadania e os critérios cristãos brilharam em condições laicas, onde a defesa da independência representou a luta pela liberdade e dignidade de seus iguais, e não a revelação da Pátria como absoluto de propriedade privada, e onde, a distribuição dos bens pessoais aos “companheiros de armas”, teve o significado da promoção de gente

¹ D. António Ferreira Gomes, *Igreja na vida pública-catolicismo português e historicidade*, Porto, Fundação Spes, 2003, ps. 349-369

² Idem, *Nuno de Santa Maria-Herói e Santo*, Porto, Fundação Spes, 2009

³ Público, Lisboa, 27 de Abril de 2009, p. 4

anónima, em contraponto com a fidalguia e os burgueses cúmplices com Castela, ou, à semelhança dos clássicos figurinos de tempos de ruptura, com os oportunistas, na expectativa da posição a assumir, logo que se definisse a solução da crise.

E evidentes foram a ética e o direito, enquanto valores com peso bem mais decisivo que a estratégia das armas. O seu génio não foi apenas guerreiro (embora os valores que inspiraram e mobilizaram uma conduta profissional raramente concitaram o relevo devido) e a sua santidade não foi exclusivamente monástica, sem esquecer a sombra a que foi votado o homem da cultura política, onde os imperativos da ética social apontaram caminhos da história e da identidade portuguesa, longe da exaltação mítica, de pressupostos irreflectidos e do descuido em recolher as linguagens do imprevisto histórico.

2. O drama da santidade

O drama de não a entenderem é proporcional às dimensões da caricatura por muitos desenhada. Ser santo é o mais normal: o seu primeiro “altar” é a condição de habitante do mundo, dele sendo protagonista enquanto construtor de uma história muitíssimo mais justa e solidária.

Temos “desconstruído” o melhor... Até os santos são intérpretes – assim julgados! – de destinos, à semelhança da impetuosidade genética, surgindo-nos como “modelos” de comportamentos desvirilizados, anti-sociais, preconceituosos a qualquer progresso, timoratos de pessoas, reticentes aos tempos, desconfiados da novidade. Os santos já nasceram tais: sem tentações, sem atrevimentos de alterar a história, sem à vontade para contrariar a mentira ou os seus hábitos e objectivos, sem pendor para a liberdade e, em tudo, fruindo o repúdio de ditas heterodoxias, anões diante do mínimo poder e pronunciando sempre “sim”, quando o pensamento e a voz (mesmo que seja voz sem pensamento) dimanassem de instâncias superiores.

À semelhança de alguma visão literária do século XIX, o convento é o refúgio de desgostos de amor e a vida religiosa, o remédio de frustrações ou de cicatrizes profissionais.

Não admira que, nascidos como tais, tenham os santos a maior expressão ora no berço, ora no túmulo.

Compreende-se que a leitura tão comum, o Concílio Vaticano II tenha recolocado a questão da secularidade como “habitat” de uma travessia, sendo ocioso referir tantos e luminosos precursores de concepção indiscutível, à semelhança de Gabriel Marcel no “Homo Viator”, dos empenhamentos laicais, desde os fins do século XIX e princípios do XX, de toda uma inovadora eclesiologia deste rumo, de um romancista como Gilbert Cesbron em “Les Saints vont en enfer”⁴, onde Pierre, figura central, riposta a mentalidades contrárias, definindo a fábrica como lugar da missão da Igreja: “Oui... c’est mom pays”⁵, ou, mais tarde, de um Padre Manuel Antunes, jesuíta, na docência e investigação

⁴ Paris, Robert Laffont, 1952

⁵ *Op. cit.*, p. 374

da cultura grega e latina na Faculdade de Letras de Lisboa, ou, em épocas tão recuadas, de D. Nuno Álvares Pereira, no campo militar ou nas vicissitudes de salões palacianos.

Não serão apenas anacrónicas algumas considerações de Oliveira Martins na “Vida de Nun’Álvares, de acordo com o remoque de Eça de Queirós⁶, nem da sua historiografia poderá decorrer o definitivo conceito de uma opção monástica como aniquilamento nirvânico, nem, em antítese, o tom iracundo de Camões ou o tilintar da espada em Pessoa poderão lembrar lampejos de mundividência espiritual.

Tenho para mim que o Condestável entrou na lenda ainda vivo. E foi da sua vida que lendas decadentes se forjaram.⁷

3. O acontecimento da profanidade

As tensões políticas, no âmbito das querelas dinásticas, ou convocam a uma mudança de situações e de estratégias através do reconhecimento sem pausa da dignidade da pessoa, de cuja visão é fonte máxima a fé cristã, ou a considerações extremas, onde só a guerra pode curar a desordem. A reposição do direito era-o, fundamentalmente, a defesa dos direitos de Deus. E os conflitos armados, em vez de anódinos, eram “guerra santa”, reconquista de seus lugares, cruzadas, e mais tarde, purificação como na sanha inquisitorial. Longe da perspectiva anacrónica, sublinhemos que o integrismo da época contemporânea transformou o profano em sagrado. A consideração cristã, no respeito pelo Evangelho, leveda o profano de sagrado, tornando-o ainda mais qualitativamente profano, no sentido de uma concepção antropológica, enquanto o respeito pela pessoa deve constituir o substrato da estrutura social.

A sociedade do século XII, na sequência da Alta Idade Média, repousava sobre a existência de uma nobreza militar, classe, de alguma forma, acolhida pela protecção da Igreja em ordem a assegurar a permanência da justiça temporal e o exercício do direito. Só foi pena que um grande número de seus membros tivesse sido infiel a esses objectivos, vivendo interesses escandalosos, em guerras privadas, em torneios, em festas e festins. Os romances de Cavalaria, a tradição da Távola Redonda e a figura de Galaaz desempenharam uma função pedagógica e privilegiadamente militar, no tocante à chamada “renascença medieval”, cujos efeitos se fizeram sentir em épocas posteriores, de cujo clima foi herdeira a ambiência dinástica em que se movimentou o Condestável.

S. Bernardo destaca “a cavalaria do século”, opondo à pilhagem e seus derivados, o ideal do monge-soldado. O próprio Cristo é intitulado “Cavaleiro de Deus” e a guerra, um instrumento do direito e da justiça, acrescentando para nosso sossego ou desassossego: “Quando Nosso Senhor colocou a justiça sobre a terra, colocou-a na espada”. D.^a Filipa de Lencastre, na véspera da tomada de Ceuta, de acordo com a crónica do

⁶ Correspondência, vol. XIII, ps. 505 sgs

⁷ António José Saraiva, *O crepúsculo da Idade Média em Portugal*, Parte III, Lisboa, Gradiva, 1996, ps. 205 sgs.

mesmo nome, da autoria de Zurara, já no leito de morte, distribuiu pelos três filhos mais velhos as espadas com que haviam de ser armados Cavaleiros, depois da batalha. Ao entregá-la ao mais velho, assim falou: “para regerdes os grandes e os pequenos destes reinos (...) e vos encomendo seus povos e vos rogo que com toda a fortaleza sejais sempre a eles defensão, não consentindo que lhe seja feito nenhum desaguisado, mas a todos cumprimento de direito e justiça (...) A justiça que em alguma parte não é piedosa não é chamada justiça, mas crueldade. E assim vos rogo e encomendo que queirais ser com ela cavaleiro”.⁸

Uma conclusão da historiografia e da profanidade se impõe, no respeito à perspectiva do passado e seu sentido: desencadear a guerra para defender aspectos religiosos, na conotação de “guerra santa”, é diferente de acontecimento igual por amor à justiça e direito de uma pátria e seus habitantes. Poderá haver motivações de defesa dos direitos humanos, no primeiro caso, as quais justificariam uma posição defensiva. Nessa eventualidade, nunca poderia ser denominada historicamente de “guerra santa”. Do ponto de vista ontológico, nenhuma guerra... é santa.

Na independência de interpretações inadequadas, do ponto de vista do passado, dever-se-á destacar que é próprio da condição cristã desmascarar a falsa justificação da violência em nome da concepção religiosa, desarmar qualquer sistema religioso na sua estrutura interna, e, no diálogo com as religiões, abolir as justificações do assassinato.⁹

4. D. Nuno Álvares Pereira, santo na milícia

Numerosos intérpretes chamaram a atenção para sinais inequívocos da santidade do Condestável, que a Crónica do Condestável e a Crónica de D. João I sublinham, predominantemente no domínio da consagração religiosa, olvidando as que ocorrem amiúde no decurso da causa militar: doação aos pobres, sacrifício e depauperamento, escondimento do “eu”, oração no meio da batalha, veneração de Nossa Senhora, prática da Eucaristia.

Estes aspectos são expressões da comunhão com Deus e com a Humanidade, de forma indiscutível, e os autores pretendem salientar o tónus exclusivo de um cristão ornado com virtudes da máxima exemplaridade. Mas a secularidade não os sensibilizou com igual intensidade.

E foi no campo profissional que o Condestável do Reino de Portugal viveu a normalidade de um complexo capítulo histórico, opondo-se às anormalidades da traição, ao primado das honras, do rendimento do dinheiro, dos forais e do ouropel do poder, às calúnias da corte, aos compromissos de gente d’algo, em mira da volúpia possidente, à submissão a um rei estrangeiro e a todos os desvios da autenticidade de um servidor militar.

⁸ António José Saraiva, *op. cit.*, p. 205.

⁹ O tiranicídio, nessa linha, não poderá ser atribuído, como o foi, ao Condestável.

É essa profanidade e os critérios de rara conduta humana e cristã que nos guiam na travessia das fontes,¹⁰ destacando suportes textuais significativos.

4.1. Temas maiores de uma condição militar e razões e sentido da sua prática

4.1.1. A defesa como guerra justa

-“O Mestre, meu senhor, e nós outros Portugueses com ele (...) fazemos justa guerra por defensom de nossos corpos e haveres (...)” (Cr. I 138)

- (...) porque nós temos justa querela e razom dereita para defender nossa terra (...) cheguemo-nos a Ele que nos ajude; e, se assi fezermos (...) poucos de nós venceram muitos” (Cr. I 172)

“(...) que defender vossa terra e bens, o que dereitamente sois teúdos de fazer” (Cr. I 174; cf. Cr. Cond. 65)

“O Mestre fez bem e o que devia, em vingar a desonra d’El-Rei seu irmão e se pôr a defensor do reino que seus avós com tanto trabalho ganharam” (Cr. I 73)

“Deus não queira que por dádivas e largas promessas vá contra a terra que me criou (...) e espargerei meu sangue por emparo dela”. (Cr. Cond. 47)

“Portugal sempre foi Reino e isento por si e não sujeito a Castela (...)” (Cr. I 73)

“Afonso Pires, amigo! Ora prouvesse a Deus de serem aqui as gentes de todo o reino de Castela, cá, com a graça de Deus, tanto haveríamos mais honra (...)” (Cr. Cond. 134-35)

“E mais vale pôr-se o Mestre em aventura com eles todos e pelejar com El-Rei de Castela que ficarem sujeitos a Castela (...)” (Cr. I 73)

“(...) cá eu nom os hei por meus irmãos em esta parte, pois que vêm por destruir a terra que os gerou; (...) mas em verdade vos juro que, ainda que i viesse meu padre, eu seria contra ele (...)” (Cr. I 176; Cr. Cond. 66)

“Amigos! Nenhum nom duvide de mim” (Cr. I 181)

(...) é a grande demanda que o Mestre dizem que quer começar por defensom destes reinos contra El-Rei de Castela” (Cr. I, 74-75)

4.1.2. Dificuldades e ponderação da defesa

“(...) assim é que eu vejo, no meu entendimento, um poço mui alto e mui profundo, cheio de grande escuridão; e bem me diz a vontade que nom há homem que nele salte que d’ele possa escapar, salvo por grande milagre, querendo-o Deus livrar dele por sua mercê (...)” (Cr. I, 77-75)

¹⁰ *A Crónica de D. João I*, (edição da Livraria Civilização, 1983) é citada pela sigla CR. *A Crónica do Condes-tável* (edição de Mendes dos Remédios) pela sigla Cr. Cond.

4.1.3. Promoção do espírito de corpo e sua formação

“per causa que avenha, nunca tornedes as costas. E, pera esso, com ajuda de Deus, eu serei o primeiro (...) e vós seguide-me (...)” (Cr. Cond. 29-30) “ (...) Na outra cousa em que duvidais segundo parece (...) e, para vós verdes que é assi (...) eu vos juro e prometo que eu seja o dianteiro (...)” (Cr. I 176) “Amigos, eu nom sei mais que diga, do que vos já tenho dito (...) e, pera vós verdes que é assi, se a vós praz de em esta obra sermos todos companheiros (...)” (Cr. I 176) “Oh! Irmãos, amigos! E pêra vós é fazerdes tal obra? (...)” (Cr. I 177; Cr. Cond. 67)

4.1.4. Estratégia, sem duplicidades nem recuo

“ (...) eu, da intenção que tenho tomada, nom me mudarei em nenhuma guisa, senom com a ajuda de Deus levá-la em diante (...)” (Cr. I, 179; Cr. Cond. 69)

“Dizei a El-Rei meu Senhor que eu nom som homem de muitos conselhos, e, pois numa vez por ele foi determinado (...) de não deixar passar El-Rei de Castela (...) não me entendo de mudar nem tornarei um pé atrás (...)” (Cr. II; Cr. Cond., 119)

4.1.5. Defesa da justiça laboral e repúdio da pilhagem

“Nom me parece bem nem aguisado tomar dinheiros de nehuma pessoa, salvo daquela a que se entenda de servir” (Cr. I 248)

4.1.6. Desapego dos bens

“Ora prouvesse a Deus que, de tanta terra me a mim Deus e meu senhor El-Rei há feito mercê, eu nom tevesse nenhuma cousa: e tal cousa nom fosse feita” (Cr. Cond. 373)

4.1.7. Respeito e solicitude para com os inimigos

“ (...) ao virtuoso e bom tanto é guardar a verdade ao inimigo como amigo (...)” (Cr. Cond. 97)

4.1.8. Força da Justiça e do Direito

A sua cultura medida e mediadora como transmissão do saber próprio da Corte de D. João I, de D. Duarte, de D. Henrique, até das próprias raízes do empenhamento bélico do Infante D. João¹¹ (mau grado as ambiguidades da fonte “Rui de Pina”), longe de se confinar à literatura de cavalaria, deveria incluir a corrente doutrinal de João de Salisbúria, o que nos solicita a não aceitar de ânimo leve o conselho sobre a morte do Conde João Fernandes Andeiro como “obra de Deus”.¹²

O sentido do respeito pelo “*ius in bello*”, como premonição jurídica, e em contraste com os comportamentos de igual domínio, explica a respeitabilidade conquistada:

¹¹ António José Saraiva, *op. cit.*, p. 245.

¹² Cf. D. António Ferreira Gomes, *Igreja na vida pública, op. cit.*, ps 354-355.

“Por estas e por outras boas maneiras que o Conde na guerra rezava com os seus inimigos, assim como lavradores e gentes miúdas lhe queriam todos mui grande bem e rogavam a Deus por ele”.¹³

E a propósito de funções exercitadas, atesta Fernão Lopes: “que, assim como ele fora seu ajudador e parceiro em trabalhar para ganhar o Reino, assim lhe ajudasse a governar em boa e direita justiça”.¹⁴

4.1.9. Serviço a um reduzido e exigente grupo na Liberdade

“Dizei a El-Rei meu Senhor (...) que me deixe ir meu caminho, cá eu, com estes poucos e bons homens portugueses que comigo vão (...)” (Cr. II; Cr. Cond. 119)

“ (...) se vossa tenção é todavia qual me dissestes, aqueles que quiserem ir pera suas casas e lugares, vam-se com Deus” (Cr. I 176; Cr. Cond. 66)

“ (...) os que comigo quiserdes ir a esta obra, que vos passeis da parte além deste regato d’água; e os que nom quiserdes, ficai, desta outra parte” (Cr. I 176)

5. Um profeta da mudança ético-política

A condição secular do guerreiro coincide com a do protagonista da ambiência sócio-política.

Finda a peleja, D. Nuno Álvares Pereira distribui abundantes terras suas pelos companheiros de armas, sendo interpretado o gesto como expressão grata e forma de vincular dependentes ou vassalos. Ora esta tomada de posição decorria da sua mundividência social, a saber, da instauração de uma sociedade de homens livres, desimpedidos do enfeudamento directo ao monarca (o que contribuiria para a solidez do poder central como absoluto), garantindo-lhes a auto-suficiência económica e constituindo-os numa nova modalidade de classe, merecedora de autonomia na proporção da liberdade assegurada, da qual foram artífices convictos. Desta forma se buscava o equilíbrio almejado numa dialéctica entre os direitos do rei e do povo. De acordo com Jaime Cortesão nos “Factores democráticos na formação de Portugal”¹⁵ desenvolveu-se, na Idade Média, a criação de classes novas, a burguesia e os mesteres, as quais, atingida a adultez económica, se perfilavam como domínios de alguma autonomia diante do poder central, acontecendo que muitos deles vieram a ser elevados a democracias urbanas. As classes nascidas, mercê das doações do Condestável em 1393, serão despojadas de muitos dos seus bens, quando em 1394, a conselho de João das Regras, D. João I recupera alguns desses senhorios, originando tensões com o Condestável. Na realidade, D. Nuno Álvares Pereira discordou de João das Regras e do reconhecimento havido nas Cortes de Coimbra dos

¹³ Crónica de D. João I, parte II, cap CXCVIII, p. 451.

¹⁴ *Ibid.*, cap. CCI.

¹⁵ Cf. D. António Ferreira Gomes, Igreja na vida pública, *op. cit.*, p. 345 sgs.

quatro estados do reino (os prelados, os fidalgos, os letrados e os cidadãos), onde o legista se torna condição do “imperium” e do fortalecimento de um poder exclusivo.

Por um lado, o Condestável recusava-se a admitir, por via régia, a criação de novos senhores e a correspondente acumulação de propriedade; por outro, como o mais rico do Reino e o mais pródigo e desprendido, doava seus bens, tentando fazer justiça a quem dela se viu sempre desguarnecido, ao mesmo tempo que desequilibrava o centro do poder com o estabelecimento de outros sectores, até então afastados de capacidade de decisão.

Distanciado da corte (dir-se-ia hoje da “instância concentracionária”), poder-se-á supor que o Condestável tenha apontado como seu sucessor nos trabalhos do Reino o Infante D. Henrique que, longe da corte, abriu Portugal aos horizontes do mundo. As perspectivas de um poder partilhado e da promoção dos companheiros de armas, sinais duma sociedade justa em desenvolvimento, perfilam-se como atitudes de um doutrinador e profeta, que, após ter-se defendido das invasões do exterior, em igual tom, enfrenta um poderio “excedente” que não permite a sectores da “Casa Lusitana”, a sadia independência doada. No limite das discussões, o Condestável salvaguardou o Monarca e dizimou as conveniências e as leis de juristas e fidalgos, ao aceitar que ninguém teria vassalos senão o Rei. Uma monarquia consolidada é preferível a uma anarquia em extensão... E recolhido, por vocação, ao convento carmelita, a sua intenção repetida de se exilar do país (no que é desaconselhado por D. Duarte) situá-lo-ia muito mais longe da terra-mãe, onde, após a conquista da independência, os tempos de paz pareciam silenciar os intervenientes mais corajosos no tocante a tarefas de participação, do qual foram prova e exemplo.

Esta, e demais hipóteses, “dão que pensar”.¹⁶

Um santo em conflitos bélicos e em escaramuças políticas?

Os santos descem aos infernos de toda a ordem na habitualidade existencial da desordem.

Por isso o são, ou seja, santos!

¹⁶ Id., ps 357-361

LANÇAMENTO DO LIVRO *ERA SÓ EU E O MAR*

Apresentação pelo académico
Rui Rodrigues de Abreu, em 29 de Outubro

Exmo. Senhor Presidente da Academia de Marinha,
Senhor Almirante Vieira Matias,
Sr.^a Prof.^a Raquel Soeiro de Brito,
Prezados Confrades e Ilustres Convidados,
Minhas Senhoras e Meus Senhores.

Aceitei o honroso convite do autor do *Era Só Eu e o Mar*, o Comandante Mário Alvarenga Rua, para ser o apresentador do seu livro com um sentimento de obrigação e dever ético, imposto pela amizade que nos une e a consideração que por si tenho, depois de o ter lido, quase devorado, num fim de semana.

Com a aceitação do convite, aceitei igualmente a responsabilidade pesada de, não sendo oficial do mesmo ofício, comentar, não tanto o estilo literário ou a habilidade da escrita, mas as vivências, o lastro de uma vida de um oficial da classe de Marinha.

Pertence o autor a uma geração de portugueses muito especial. Geração a que também pertence e que viveu tremendas modificações sociais.

Educados num sistema que não distinguia autoridade de autoritarismo, assistimos ao advento e desenvolvimento do audiovisual. Vimos a chegada do homem à Lua e o aparecimento da mini-saia. Ouvimos as primeiras canções dos Beatles. Somos contemporâneos da SIDA e do colapso da URSS.

Fizemos uma guerra, todos muito novos. Participamos directa ou indirectamente na solução final do Império. Vivemos épocas conturbadas em que toda a gente descobriu direitos e muitos deles olvidaram os deveres. Grande consciência dos seus direitos e dos deveres dos outros, misturada tantas vezes com uma notável miopia sobre os seus próprios deveres e os direitos do outro.

Entrámos para uma Europa. Assistimos ao desaparecimento do escudo, à entrada em ruína do Estado Soberano e ao advento de nacionalismos carregados de ódios xenófobos, com imagens que julgávamos pertencer ao museu da história, secção dos horrores.

Somos hoje sexagenários. Vemos, perplexos, valores que tínhamos como referências absolutas serem substituídos por outros. A inteligência pela esperteza, a honestidade pela habilidade, o ser pelo ter.

Olhamos preocupados para a inconstância do futuro dos nossos filhos. Interrogamo-nos sobre que mundo encontrarão os nossos netos.

Como a Nau Catrineta - temos muito que contar!

E é um pouco disto tudo que o *Era Só Eu e o Mar* nos traz!

Alguns entre a autobiografia e o memorialismo, é o relato de um percurso de vida, privilegiando uma relação íntima entre uma força da natureza, fonte de vida, destino nosso, e o homem e a sua circunstância.

Neste caso “a vida arejada e aventureira de um oficial da Armada”, na expressão sintética do seu autor.

Arejada pelos ventos do alto mar, de “ideias lavadas”. Aventureira quando baste de “um português marinho dos sete mares andarilho” que a Amália imortalizou, do hoje quase esquecido Alexandre O’Neil.

A relação do autor com o mar é precoce e de fascínio.

A ambiência familiar é quase típica daqueles anos. Pai militar, de um ramo novo, que temperava como uma capa de austeridade o profundo afecto que tinha pelo filho que, com diferença mínima, assinava com o mesmo nome.

As mulheres da Família fazem o necessário contraponto sentimental, temperando uma infância algo solitária mas habituada desde muito cedo ao contacto com a natureza.

Aprendeu o autor, desde os seus verdes anos, a contar consigo e a depender de si próprio para desempenhar os papéis que a vida lhe ia apresentando.

Entra para a Escola Naval com determinação, mudando a rota que o pai ambicionava para o jovem Mário.

Do seu período de cadete tece algumas considerações sobre um universo algo fechado e que nunca vivi. Comenta uma coisa que, como se sabe, não existe: a praxe! Com bom senso!

Mas há uma experiência narrada com pormenor e que para um jovem de 19 anos terá sido inolvidável.

Com outros camaradas, armados em velhos lobos-do-mar resolvem partir num pequeno veleiro até Sesimbra.

Vários foram os percalços, que até meteram homem ao mar e embarcação à deriva. A pequena guarnição teve a prova vivida da solidariedade marinha.

O regresso foi assegurado com a ajuda de um único companheiro da Escola Naval e um amigo deste, com alguma experiência de vela.

E em plena noite, quase sem vento, viram os três aparecer-lhes a morte anunciada, sob a forma de um ronronar surdo e um enorme cargueiro em rota de colisão. E o motor não arrancou. Felizmente e passo a citar: “as amuras do mercante deslocaram para os lados as águas que a roda da proa empurrava e com elas o pau de fósforo que o nosso veleiro representava”.

E durante uns minutos intermináveis viram a morte passar vestindo uma rascante muralha de aço, desmedida perante a sua própria pequenez. Passou e terá dito: não chegou a vossa vez...

No seu pudor, o autor refere ter desabafado com alguns termos do mais vernáculo, esconjurando a confrontação com a sua própria finitude.

Julgava que finda a EN iria tirar o Curso de Fuzileiros. Não foi. Mas como toda a gente do seu tempo, fruta ainda verde e precoce, foi amadurecida em estufa! No seu caso a estufa chamou-se Guiné.

Neste capítulo encontramos o único ponto comum entre o livro e o autor, e o apresentador.

Imediato do NRP ORION, navegámos nos mesmos rios e nas mesmas ruas. Dissemos mal da vida nas mesmas esplanadas, comendo as inevitáveis ostras ou o “bife à inglesa” no Solar dos 10.

Conhecemos as mesmas pessoas. Uma delas decerto gostaria de aqui estar hoje...

Quanto ao António – um dos criados civis da Orion e retratado no livro – o Comandante, cuja memória evoco, com o seu peculiar sentido de humor, como castigo duma qualquer infracção do dito António, obrigou-o a servir a refeição, na exígua câmara das LFG da classe Argos... de barbatanas calçadas!

A vocação cinegética, que no nosso autor era quase hereditária apurou-se na Guiné, não sem sobressaltos...

O amadurecimento completou-se, deixando “pesada herança” na saúde do Comandante. Alvarenga Rua.

Por pouco não nos cruzámos. Foi em Bissau que ouvi pela primeira vez o nome do Mário Alvarenga Rua: referências elogiosas e pequenos despeitos: fora a Conakry e nunca contara nada!

O regresso, a descompressão, o início da carreira de atirador desportivo, um certo desregramento de vida sustido a tempo.

A marcha inexorável da doença do Pai coloca outra marca indelével aquando da sua despedida deste mundo.

Curso de especialização, embarques e um internamento no H.M. Com aviso à navegação quando da alta: ou muda de hábitos ou a coisa ficará feia! É um homem fisicamente combatido e psicologicamente afectado com o prognóstico anunciado, que acorda no dia 25 de Abril de 1974.

Procura ser útil, sem nunca perder o sentido da crítica nem da camaradagem. Tem uma primeira estadia em França na fragata Hermenegildo Capelo. Casa-se e nasce-lhe o primeiro filho.

Assiste, do que nos deixa um relato impressionante, à independência de Moçambique e no retorno, acompanha ao largo de Conakry o regresso das Caravelas: as várias traineiras em que famílias inteiras, na sua maior parte nascidas no sul de Angola, regressam à Pátria que não conheciam.

O Verão quente de 75, apanha-o a mentalizar-se para uma partida para Timor, onde se viviam então dias difíceis...

Acabou por ir para aos Açores, sendo posteriormente convidado pelo então Comandante para assumir as funções de Imediato do “Schultz Xavier”.

O seu primeiro comando é na LFG MANDОВI. Quase sempre no mar, ora no Sul ora na Madeira.

Missões de fiscalização e de SAR. Episódios vários descritos com mestria, uns mais picarescos outros menos agradáveis, com o oceano como passo de fundo.

Uma comissão inesperada na Escola Naval, afastando o autor do mar e dos navios, fá-lo contestar o sistema de nomeações, num tipo de inconformismo contido que foi

sempre mantendo ao longo da carreira. Cumpriu. Fez o que tinha a fazer e como sempre, bem feito!

Segue-se um capítulo fascinante. Entre 1980 e 1982, o então 1º Ten Alvarenga Rua desempenha uma comissão de serviço na Polícia Marítima e Fiscal de Macau.

Como os portugueses de antanho parte para o oriente.

A cidade já não era a de Venceslau de Moraes ou Camilo Passanha. Continuava a ter a celeberrima árvore das patacas, que alguns cultivavam com esmero...

Com risco, para si próprio e da sua família (partira com a mulher e dois filhos) numa postura de integridade mal compreendida no Oriente, tratou de repor ordem na casa, desafiando interesses instalados, hierarquias paralelas e veladas ou descaradas tentativas de corrupção.

Experiência marcante, complementada com o terceiro filho, nascido no Hospital Conde de S. Januário sob o olhar desconfiado da colónia europeia...

E não obstante as tentativas e tentações, o Ten. Alvarenga Rua nunca adormeceu à sombra da sobredita árvore. Tampouco a abanou!

A descrição da sua partida com a família, no jet-foil para Hong-Kong de regresso à Europa, merece leitura atenta. Não haverá muitos 1º Tens a quem tenha sido prestada semelhante homenagem!

Seguiu-se no seu percurso o Curso Geral Naval de Guerra e concluído este, a sua colocação na Secção de movimentos da Repartição de Oficiais da DSP.

Tem ocasião de, agora do “outro lado”, se aperceber da dificuldade de movimentar oficiais, com planeamentos projectados com grande antecedência e sempre perturbados por imprevistos, ainda no rescaldo das rotulagens que o PREC estampilhara nuns e outros. Como o autor diz no seu texto: um “negócio” cheio de dificuldades, na busca de uma solução que, cito, “satisfizesse as necessidades do serviço, agradasse ao próprio e fosse aceite pelo futuro chefe”. Fim de citação.

Já iam longe os tempos duma opinião pública “agradecida” aos militares.

A LDNFA aprovada em 1982, consagrando, logicamente como em qualquer regime democrático, a subordinação das Forças Armadas ao poder civil sufragado, tardava em produzir legislação a jusante.

Uma imprensa, alguma imprensa, começava uma campanha desinformadora e, alimentada por algumas facções políticas empolava os custos de manutenção e do reequipamento das F.A.!

Muito longe mesmo, iam os tempos em que a compra de navios contava com o apoio e a comparticipação financeira da sociedade através de subscrição pública!

É neste período difícil que então já capitão-tenente, Alvarenga Rua é colocado no Gabinete do CEMGFA. Um oficial general da FAP, carismático, que lhe conhecera e estimara o Pai.

Relata a sua entrada num mundo novo, com oficiais dos três ramos, em ambiente dialéctico de cooperação/antagonismo, com o fito último de que o resultado fosse consensual, nos vários Grupos de Trabalho a que foi chamado a participar.

Procurava que na discussão se encontrasse o máximo denominador comum, contrariando as lusitanas manhosices do “puxar da brasa à sua sardinha”.

Saiu com a consciência do dever cumprido.

No entanto, foi perdendo algum cabelo, vendo crescer os filhos e tornando-se campeão de tiro com recurso a técnicas de treino mental e físico, que foram de utilidade muito para além da actividade desportiva.

Vários sucessos e medalhas. Um desgosto: não foi incluído na equipa olímpica nacional! Um susto: uma intervenção cirúrgica de urgência numa madrugada de domingo, no H.M!

À beira dos 40, terminada com louvor a sua comissão no Gabinete do CEMGFA, o comando do NRP João Coutinho.

O capítulo em que se debruça sobre esta comissão começa com um verdadeiro exemplo de manual de comando e “seamanship”: formação, treino, mais formação e mais treino. Para todos, todos os dias.

E o navio e a guarnição responderam sempre às exigências do mar dos Açores, com descrições de temporais de ventos de força 10, com o “leão” a bramir, as conversas de bordo transformadas em sussurros, o ranger arrepiante do navio e os estrondos do desabar dos vagalhões no castelo e a queda a vante com a quilha fora de água.

Descritos com pormenor os principais eventos na Comissão dos Açores, uns mais agradáveis, outros mais sinistros, regressam ao Continente em 29 de Dezembro de 87.

Tinha o Menino Jesus colocado no “sapatinho” da João Coutinho um belo presente de Natal: uma viagem de cariz diplomático – levar para S. Diego a nova estátua de Rodrigues Cabrilho!

Narrada com todos os pormenores a viagem de 70 dias via Panamá, cumprindo com brio a missão, disputada a presença da guarnição pela colónia luso-descendente, não deixa o autor de referir a atitude displicente e quase a roçar a insolência pelos padrões europeus, da US NAVY...

O regresso coincidiu com a crise NORIEGA e o Com. Alvarenga Rua, chegou a considerar a possibilidade de se tornar um “cap-hornier”...

Recorda no texto o secular ditado marinheiro “abaixo dos 40º Sul não há lei e abaixo dos 50º Sul não há Deus”.

Felizmente não foi preciso testar a verdade do provérbio.

Ainda durante esta Comissão foi, mais uma vez, necessária a grande perícia marinheira do Comandante. A “João Coutinho” foi designada para assegurar a presença naval nas festas da Srª da Agonia, em Viana.

Só quem conhece bem o cais da doca de Viana é que pode averiguar a manobra de rotação de 180º dentro daquele tanque, com uma corveta... e sem amolgadelas. Não houve.

A saída após as celebrações fez-se sob nevoeiro cerrado.

Mais um acrescento à glória marinheira do Com. A. Rua!

Segue-se no livro e na vida do autor, a fase de “índio” do Estado-Maior.

É abordada com alguma minúcia e grande modéstia o seu contributo para a elaboração da LOBOFA, cuja execução se arrastou desde 82...

Mais uma vez se verificou à revelia do G.T. constituído, englobando ofícios dos três ramos, quando tudo parecia bem encaminhado para uma solução consensual, o aparecimento extemporâneo de outra proposta, bastante diferente, oriunda de um só ramo...

Foi preciso um Despacho do então MDN para colocar a questão nos carris originais, e com muita discussão lá se acabou por aproveitar o projecto inicial.

Foi a harmonização possível entre maneiras de estar, culturas organizacionais diversas, e ângulos de visão distintos, com o poder político a atirar para cima dos ramos a teoria dos 3 R, mas esperando sempre que as decisões – políticas – partissem dos CEM.

Para os mais esquecidos recordo os três R: Redimensionar, Reestruturar e Reequilibrar. Na prática Reduzir, Reduzir, Reduzir.

E a seguir à LOBOFA, a LOMAR dela decorrente.

Foram anos de trabalho, dedicação, empenho. Horas e horas de serviço. Resmas e resmas de papel.

Acabou com a aprovação.

Passamos ao novo Capítulo, que o autor resume em duas pemedas: nomeado Adido Naval em Paris, Bruxelas e Haia, passou de um modesto andar em Chelas e de uma Renault 4 já balzaquiana na idade, para um amplo andar no 16º arrondissement parisiense e Mercedes C250!

Com pormenores deliciosos e descritos com graça, mais um a vez o autor teve o cuidado de elaborar um pequeno manual tipo *Guia do Perfeito Adido Naval*, onde frisa, precisa e correctamente, o papel de um Adido

Toda a família teve de se adaptar. Adaptou-se sem se deslumbrar, sustentando quase profissionalmente a natural capacidade diplomática de um indivíduo culto, educado, cujo treino mental das suas andanças pelo tiro havia modulado o ferver em pouca água da sua juventude já um pouco distante...

A barba já era branca, a postura, de um “grand-seigneur” dominando perfeitamente o francês, o mundo dos Adidos, fascinante. Entre outras coisas é também introduzido no mundo dos “Peintres de la Marine” e do grande amigo da Marinha Portuguesa que foi Roger Chapelet.

O resultado deste contacto também hoje está presente!

A conversa já vai longa e vamos ter de abreviar.

O Regresso à Pátria não é isento de contrariedades.

Alguma disfuncionalidade na readaptação dos filhos, uma colocação imediata sem ser do seu agrado. Achava-se mal preparado e pouco senhor da matéria, não obstante a alvura da barba, era ainda CFG “velhinho”. Não se via a leccionar operações aos CMG do Curso Superior Naval de Guerra...

Mas à semelhança dos finais felizes em que o herói se salva no último momento, um convite para integrar o GT-ROMA, que trataria da revisão orgânica da Marinha com vista à definição do sistema de forças naval, chegou a tempo de sustentar uma saída precoce que chegou a perfilar-se no horizonte!

Organização era assunto do seu interesse e sabia-se competente. Á sua cultura já testada neste campo, somava agora a experiência e os ensinamentos colhidos aquando da sua permanência como Adido Naval.

Ajudante de campo do novo CEMA – que hoje preside esta Academia – vai contar com três anos e meio de serviço no Gabinete.

Percebe-se na escrita a amargura com que relata a forma leviana com que sucessivos Ministros continuavam a gerir os assuntos militares, nomeadamente os de Marinha, e a progressiva desconfiança instalada nas Forças Armadas em relação ao Governo e às forças políticas. A instrumentalização de alguns militares. A facilidade com que uma ignorância atrevida opinava sobre questões de Defesa, com inevitável repercussão na sociedade, e o silêncio ensurdecedor do Ministério para repor a verdade dos factos.

Promovido a Capitão-de-mar-e-guerra, vê no almoço que o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada lhe oferece, a presença da mais alta hierarquia da Marinha.

Relata uma agradável visita ao Brasil e uma dramática deslocação à Turquia no exercício das suas funções.

Em Outubro de 2000 assume a chefia da 5ª Divisão do EMA. Já fora “índio”, era agora chefe!

E num determinado momento, e cito ”sentia a saúde debilitada, o desencanto era significativo e incontrolável a repulsa pelas orientações que recebia e não se conciliavam com as minhas convicções”. Fim da citação.

Algum tempo depois, corria o ano de 2002, para surpresa geral e consternação dos amigos, concretiza o que várias vezes durante a carreira ponderara, quando a disponibilidade para cumprir com a máxima dedicação e competência determinada missão, chocava com a sua autoanálise e avaliação do desempenho possível, perante aquilo com que não concordava.

Pede a sua passagem à Reserva.

Decisão irrevogável.

Guardo no meu tombo pessoal a carta que então me escreveu, já que como disse no princípio, tenho a honra de dispor da sua amizade e de o contar entre os meus amigos verdadeiros.

Reorganiza a sua vida. Dedicar-se mais à pintura, de que alguns exemplos ilustram as últimas páginas do livro que amadurece e finalmente escreve.

Este!

O *Era Só Eu e o Mar* decorre sobre duas linhas simbólicas que se cruzam: a horizontal do mar sem fim, que como Pessoa disse, é português, e a verticalidade do homem que com ele estabeleceu uma relação de toda a vida.

Um sinal de adição, de acrescento à sua vida e à dos que com ele tiveram e têm o privilégio de conviver.

Entendo que este livro deveria ser de leitura obrigatória pelos Cadetes da Escola Naval, como baliza referencial do que é ser Oficial de Marinha.

Um livro honesto, escrito por um homem bom, e de que muito me orgulho ter-vos apresentado.

Palavras do Autor, capitão-de-mar-e-guerra
Mário Alvarenga Rua, em 29 de Outubro

Agradecimentos

Há cerca de dois meses não podia imaginar que hoje teria lugar uma apresentação formal do meu livro e muito menos neste palco de excepção, pois trata-se de um livro simples, que não é mais do que o testemunho de vida de um cidadão como qualquer outro que, movido por espírito aventureiro e paixão pelo mar, ingressou na Escola Naval em 1966.

Mas a possibilidade de aqui estar agora enche-me de honra e gratidão, tal como no período em que servi no Gabinete do CEMA sob as ordens do Almirante Vieira Matias, que muito admiro e que tem a arte de valorizar o trabalho dos seus subordinados.

Muito obrigado Senhor Almirante pela honra que me concedeu tornando este dia num dia tão especial para mim.

O Almirante Rodrigues de Abreu não hesitou em aceitar o convite que lhe foi dirigido para proceder à apresentação do meu livro e não poderia deixar de salientar o enorme prazer que essa circunstância me deu.

Sinto-me muito honrado pela participação que tem neste evento Senhor Almirante, e muito sensibilizado e envaidecido pela apreciação feita ao meu escrito, a que conferiu atractivos muito para além das minhas expectativas. A minha sentida gratidão.

Hoje é de facto um ponto alto na minha vida não só pelo privilégio de aqui estar perante personalidades que muito considero, mas também por estar acompanhado por familiares e amigos de todos os tempos, que saúdo com muito afecto, e que nesta ocasião me dão o conforto de sentir uma atmosfera mais tolerante.

Aos camaradas do curso Martim Moniz (os filhos da Escola) incluindo os que já partiram, e que aqui estão representados por alguns e bons companheiros; Aos restantes camaradas e amigos que, em várias situações na Marinha, e fora dela, viveram solidariamente comigo bons e maus momentos;

Expresso-vos o meu agradecimento do peito por estarem sempre presentes e pelo vosso contributo para que a minha vida naval tivesse sido tão gratificante no campo profissional e humano.

O meu obrigado também a todos os restantes convidados que quiseram marcar a sua presença nesta sessão, assim como ao Comandante Cyrne de Castro e restante equipa da Academia de Marinha envolvida na sua preparação, pela excelente colaboração prestada.

Como surgiu o livro

A decisão de escrever este livro foi tomada numa tarde morna de Outubro, em 2002, cerca de seis meses depois da minha passagem à Reserva, enquanto caminhava na minha praia, a Consolação, a que ainda hoje recorro com frequência como porto de abrigo. Era um dia em que o mar estava revoltado e os meus pensamentos tumultuosos.

Contemplava o horizonte, o mesmo horizonte que contemplara quarenta anos antes quando ali tentava adivinhar o que haveria para além dele.

Tinha passado uma vida.

Uma vida recheada de emoções, que me fez conhecer a guerra muito cedo. Que me levou a casar por procuração.

Uma vida que me fez estar em Moçambique no dia em que nasceu em Lisboa o meu primeiro filho. Que me deixou conhecer o segundo filho apenas dois meses depois do seu nascimento.

Uma vida que me concedeu um terceiro filho em Macau. Que me levou a Paris como Adido Naval. Que me permitiu saborear numerosas alegrias e suportar algumas tristezas.

Enfim, uma vida em que todas as privações foram toleradas com o orgulho de bem servir a Nação.

Senti vontade de partilhar todas estas emoções e recordações com familiares e os amigos mais chegados e decidi então escrever o livro da minha vida, dando início a uma profunda reflexão.

A dois, pois era só eu e o mar.

Sem experiência no assunto, desejando fugir ao modelo de um relatório da vida sem entrar no domínio do romance ou da ficção, instalaram-se algumas dúvidas sobre a forma e metodologia a seguir.

Inesperadamente e graças ao amigo António Oliveira Bento, tive acesso a uma publicação com as actas de um colóquio sobre “Miguel Torga e a literatura intimista” que decorreu em Coimbra em 2005.

Dos textos analisados, uns alertavam para a perigosa tendência que se verifica na literatura intimista para a superficialidade e a má-língua, ou para a inconfidência. Outro texto, de Miguel Torga, sublinhava que *“não há espelho mais transparente do que uma página escrita. É nela que fica testemunhada para todo o sempre a verdade irreversível do autor: a sua autenticidade, se foi sincero e a sua falsidade, se mentiu.”*

E ainda outro de Torga: *“Só a experiência, a dor e o trabalho trazem a dignidade que uma obra literária exige. Mesmo que não se tenha génio, pode-se, então, ter compostura. E seja qual for a duração do que escreve, uma coisa ao menos os vindouros poderão respeitar: a nobreza do que vão ler.”*

Estas e outras considerações deram-me que pensar. E mesmo sem a veleidade de produzir uma obra literária, vacilei entre escrever ou não um livro em que o meu verdadeiro rosto ficasse exposto com um carácter de perenidade. Mas admiti que poderia avançar com o meu projecto desde que tentasse manter alguma compostura e sem ter como certa a sua futura publicação.

Após cerca de 3 anos a construir mentalmente a solução, recordando acontecimentos e revendo alguns arquivos, tendo em vista um pequeno universo de leitores, iniciei uma viagem de vários meses sentado ao computador.

Passei então noites e madrugadas a registar em bruto tudo ou quase tudo o que me ocorria sobre as minhas experiências navais.

Seguiu-se um extenso período de amadurecimento em que amaciei a prosa demasiado vigorosa, aliviei um pouco o carácter intimista da escrita e corrigi algumas falhas. Entretanto ia-me virando para um universo de leitores mais amplo, abrangendo companheiros de ofício e outros cidadãos interessados em espreitar para a vida activa de um oficial da Armada.

Em suma, foram cerca de 7 anos de labor em torno deste projecto que agora ficou concluído e se apresenta ilustrado com algumas fotografias a preto e branco e também com um conjunto de imagens a cores, de telas que fui pintando a óleo desde 2002.

Sobre o conteúdo do livro

De todas as comissões realizadas, quer de embarque, quer em terra, que abordo nos diversos capítulos, houve duas que mereceram maior destaque pela agitação interior que senti ao revivê-las:

A da Guiné, em 1970, embarcado como imediato de uma Lancha de Fiscalização, por ter sido a minha primeira comissão, na transição para a idade adulta pois era ainda cadete quando aterrei em Bissau. Deixava para trás um regime de internato para sentir, pela primeira vez, a inebriante sensação de conjugar a máxima liberdade com a máxima responsabilidade e tudo isto em ambiente que classifiquei de apocalíptico.

Os relatos sobre este período representam o testemunho de um Guarda-marinha a transbordar de energia, ansioso por servir o seu país, voluntarioso, um tanto irreverente, que deve a sua formação inicial (“on job”), aos dois comandantes que o aturaram nesta fase e que já não estão entre nós (primeiro o Comandante Faria dos Santos e depois o Comandante Coelho Rita, a quem rendo as minhas homenagens).

Mereceu também destaque a comissão como comandante da corveta João Coutinho, quase 20 anos depois, onde verdadeiramente pude saborear o mar, especialmente o dos Açores em período invernos. Foi neste navio que senti de forma mais intensa o peso da responsabilidade que me obrigava ao exercício permanente de conceber os piores cenários para preparar as melhores decisões. E foi nesta condição, com uma guarnição de excelência, bem treinada e enquadrada por jovens e entusiastas oficiais, na sua maioria Guardas-Marinhas e Aspirantes, que atravessámos o Atlântico e navegámos no Pacífico até S. Francisco, numa viagem fantástica e inolvidável.

Podia então dizer: *“E se mais mundo houvera, lá chegara”*.

É certo que me orgulho de todas as comissões de embarque realizadas, mas também de muitas outras que, por motivos diversos, me permitiram a satisfação de sentir realização profissional, como aconteceu enquanto estive envolvido no processo de reorganização da Marinha e das Forças Armadas.

Não poderia esquecer a comissão em Macau como imediato ou segundo comandante da Polícia Marítima e Fiscal, onde vivi tempos violentos atendendo à natureza das dificuldades que então nos condicionavam, numa época em que os refugiados vietnamitas demandavam aquele Território aos milhares.

Nem poderia esquecer a comissão em Paris, que foi a mais feliz da minha vida, ou os períodos em que prestei serviço na Escola Naval, na Direcção do Serviço de Pessoal ou no Gabinete do CEMGFA.

Ficou ainda bem gravado na memória, no meu regresso de França em 1996, o forte embate que sofri ao entrar na realidade nacional, mas que foi rapidamente ultrapassado.

Seguiu-se um período muito trabalhoso e aliciante de três anos e meio no Gabinete do CEMA e mais 18 meses na Divisão de Planeamento até que, exausto e na iminência de um colapso, decidi antecipar a minha saída das fileiras, para a mesma data em que o Almirante Vieira Matias terminou o seu mandato de CEMA.

Colaboração recebida

Para a conclusão deste livro tive a ajuda de alguns colaboradores de que devo salientar, antes de mais, o apoio dispensado no domínio da informática por um dos meus filhos.

A ponderação do Comandante Brito Subtil (que tenho na conta de irmão) e os bons conselhos do Comandante Oliveira Bento (amigo desde Paris), ao analisarem, em momentos distintos, a totalidade do escrito, foram para mim valiosíssimos.

Igualmente relevante foi a colaboração do Comandante Mendes Quinto quanto à comissão realizada a bordo da fragata “Comandante Hermenegildo Capelo” em 1975, e o apoio prestado pelo Engenheiro António Estácio (amigo desde Macau), quanto ao período vivido naquele Território em 1980/1982.

As sugestões de camaradas que me avivaram a memória sobre alguns episódios dos tempos idos, e a contribuição sensata do Comandante Prata de Almeida que foi chefe de serviço e imediato na corveta “João Coutinho” enquanto detive o comando, constituíram ainda factores de aperfeiçoamento que não podia deixar de acolher.

A todos reitero o meu sincero agradecimento.

Errata...

Para além de autor, do texto e da capa, fui ilustrador, revisor e editor. Tudo foi realizado com muito empenho, mas infelizmente algo falhou. Cometi um lapso no capítulo da Guiné, pelo qual me penitencio. É que em certa altura, ao referir o medicamento que tomávamos contra o paludismo, disse que era à base de tanino quando todos sabemos que devia ser quinino.

As minhas desculpas.

Com taninos a acompanhar ou sem eles, desejo vivamente que os leitores do livro encontrem nele algum prazer, pelo menos uma ínfima parte do prazer que tive ao reviver e registar as emoções de uma vida na Marinha.

Sobre a pintura

Gostaria agora de dedicar mais uns momentos à questão da pintura, que ficou muito associada ao livro.

A ideia de pintar surgiu em Paris como projecto de ocupação do tempo para quando passasse à Reserva. Creio que o primeiro grande impulso surgiu no dia em que visitei o atelier do mestre Roger Chapelet, grande amigo da nossa Marinha. A luz, os quadros e estudos diversos cobrindo as paredes, o cheiro típico das telas, das tintas e dos óleos de linhaça, enfim, aquele ambiente que me parecia mágico, despertou-me o desejo de aprender a pintar.

Pois bem, a partir de Abril de 2002 não me faltaria tempo para enveredar pelas actividades de lazer. E ao reparar numa fotografia de um quadro, de autor desconhecido, que não me tinha sido possível adquirir na Holanda, e que muito me atraiu, decidi tentar fazer a sua réplica a partir da pequena imagem disponível. Mas para tal teria que aprender a pintar, partindo de uma situação em que nem conhecia o nome correcto das cores. Nunca tinha ouvido falar em “terra de Siena queimada”, nem “terra de sombra natural”, não sabia distinguir o “verde óxido de crómio” do “verde de Sèvres”, nem fazia ideia de que havia pincéis de cerda de porco e outros de pêlo de marta para tipos de pintura distintos.

Durante uns meses dediquei-me ao estudo, visitando museus, lendo história da arte e sobre técnicas de pintura a óleo, até que adquiri algum material.

Com uma impaciência que não era compatível com a morosidade normal dos cursos de pintura, tentei fazer réplicas de quadros que me tinham agradado esperando poder entender as dificuldades e as soluções encontradas pelos seus autores. Reconheço que foram bons exercícios para aprender a pintar, mas também foi possível reconhecer a minha insignificância perante mestres tão exímios.

Quanto ao quadro da Holanda que atrás referi, fiz um primeiro ensaio em Março de 2003 e pintei a tela definitiva no ano seguinte que, curiosamente, foi exposta aqui na Academia de Marinha com o título de “Fim de tarde no mar do Norte” e já não me pertence.

Optei por mostrar hoje na galeria contígua a décima parte das telas que pintei até hoje, pois por razões de logística não me foi possível expor uma quantidade mais significativa de quadros.

Em contrapartida e sem pretensões a artista, pois a arte assenta na criatividade e esse não foi o meu principal objectivo, peço licença para apresentar em seguida uma mostra de pintura, que preparei em Power Point. Contém mais de cinquenta fotografias caseiras de telas por mim pintadas, algumas delas réplicas de quadros que me deslumbraram, e terá a duração de cerca de seis minutos, com música da cantora de jazz, Nora Jones.

A PLATAFORMA CONTINENTAL, O MAR E A ECONOMIA PARA UM FUTURO COM HISTÓRIA

Comunicação apresentada pelo académico
António Rebelo Duarte, em 3 de Novembro

I – INTRODUÇÃO

- O objecto;
- O desafio.

II – O ESTADO, O MAR E A ECONOMIA – reinvenção do triângulo.

- O conceito estratégico e a evolução económica;
- O papel do Estado e o mar português;
- A integração europeia e perspectiva económica.

III – O MAR E A PLATAFORMA CONTINENTAL – aposta para o desenvolvimento.

- O potencial marítimo-económico;
- Linhas de acção estratégica;
- Síntese conclusiva.

*Não se acostume com o que não o faz feliz.
Revolte-se quando julgar necessário*

Fernando Pessoa

I – INTRODUÇÃO

a) O objecto

Quanto ao tema de hoje, o segundo do ciclo, a sua oportunidade está em consonância com a crescente importância dos Oceanos na agenda internacional, onde se insere a extensão da Plataforma Continental (PC) e a utilização das Zonas Económicas Exclusivas (ZEE).

Porquê essa relevância? Genericamente, devido à potencial instabilidade que decorre do chamado “*resource stress*”, visto como uma combinação de *stresses*, nomeadamente hídrico, económico, político e demográfico, e a que se associa um explosivo potencial de conflitualidade com guerras decorrentes da escassez de matérias-primas e de outros recursos vitais e das induzidas guerras imigratórias, a que não serão estranhas as alterações climáticas e o aquecimento global já hoje reconhecido como multiplicador de ameaças.

b) O desafio

Delimitado o objecto, gostaria de repor a minha intervenção no plano despretenhoso de um simples contributo para a desejada revitalização do curto debate e divulgação, que se tem assistido entre nós, sobre projectos de interesse nacional como é o da extensão da PC, com todo o potencial de riqueza e património que poderá proporcionar aos países costeiros.

Por outro lado, considero oportuna uma incursão especulativa neste plano da riqueza, numa conjuntura em que a realidade económica portuguesa é de tal modo problemática que nos obriga a procurar novos caminhos, no sentido de uma rápida adaptação ao competitivo mundo globalizado. Penso que não nos resta outra alternativa senão a de procurar recursos e soluções novas, em ordem a retomar patamares de crescimento como os já experimentados nos anos 60 e logo após a adesão à CEE, tendo em mente, obviamente, estes “novos territórios” do solo e subsolo marinhos.

II – O ESTADO, O MAR E A ECONOMIA

a) O conceito estratégico e a evolução económica

Depois de partilhado o “*leitmotiv*” da comunicação, gostaria de evocar dois momentos históricos extremos, com o intuito de realçar o mar que em comum lhes serviu de projecção. Refiro-me ao Verão de 1415, quando aportámos a Ceuta e 560 anos depois ao deixarmos as últimas colónias, pondo fim ao Império português e ao conceito estratégico que lhe esteve subjacente.

Retomámos o nosso tempo europeu com a integração nas Comunidades, na procura do desenvolvimento que completaria, juntamente com a descolonização e a democratização, o triplo objectivo do novo regime democrático, reforçando, então, a esperança de um país que havia beneficiado do crescimento económico europeu dos “*30 gloriosos anos*” do pós-guerra, na expressão feliz de Donald Sassoon.¹

¹ *Cem Anos do Socialismo*, Ed. Contexto, vol. I, p. 21.

Entretanto, a economia nacional e o Estado português não escaparam às novas tendências, respectivamente, de abertura económica e obesidade funcional, com perda de poderes, nomeadamente, de intervenção macroeconómica. Para trás ficavam as tais douradas condições do século XX, que permitiram à Europa e a Portugal, em particular, o êxito, sem paralelo, de Estados simultaneamente “redistribuidores”, “reguladores”, “desenvolvimentistas” e “estrategas”, como salientou Henry Weber.²

Hoje defrontamo-nos com um cenário de crise estrutural que exige resposta para “o que fazer” e “como agir”. Eis aqui uma boa razão para um apelo à Estratégia e respectivo Conceito, de modo a viabilizar a atracção do investimento, especialmente o IDE, removendo-lhe os bloqueios institucionais e o reforço da produtividade, que nos tornem internacionalmente competitivos, sabendo-se que o “económico” é sempre condição “*sine qua non*” do “social”, cuja sustentabilidade é inconciliável com ciclos económicos prolongados e anémicos, como o que estamos a atravessar.

Portugal e a própria Europa beneficiaram imenso da tradicional importância atribuída ao mar e ao Atlântico, factor geográfico que lhes condicionou as estratégias nacionais, proporcionando, em compensação, a expansão planetária a partir dos séculos XV e XVI, reconhecidos como marco do início da globalização. Porque a geografia não mudou, também o nosso posicionamento estratégico deve contemplar a tarefa de assegurar a articulação das duas vertentes básicas da nossa geo-política pós-1974/1986 – a “europeia-continental” (como aposta de modernização) e a “atlântica-global” (como almofada de compensação) e, em decorrência, enfrentar e racionalizar a questão estratégica fundamental como é a da relação com os vértices do quadrado geoeconómico – Europa, África, Brasil e América. Por aqui se vê o quanto de genético e de característica nacional o mar se revela no nosso imaginário e, se essa é uma faceta historicamente iniludível, não é menos verdade que esse mesmo mar também se pode eclipsar ou “passar de moda”, como a nossa história recente o comprova. Voltar a descobrir-lhe um futuro passará, também e agora, pela exploração da ZEE e da PC, esta uma espécie de última fronteira que ainda poderemos expandir, na expectativa de exploração do potencial de riqueza que encerra, assim reforçando a simbiótica natureza euro-atlântica da Estratégia Nacional, devidamente apoiada no decisivo papel da Educação e do Conhecimento, indispensáveis instrumentos de reforço da liberdade de acção, na perspectiva de que, e aqui recorro ao General Abel Cabral Couto, “.... *só se defende aquilo que se ama e só se ama aquilo que se conhece*”.

Reconheça-se, pois, estrategicamente, o papel crucial do mar como fonte de recursos alimentares, energéticos e de matérias-primas, mar de que Portugal precisa cada vez mais, porque, apesar de possuímos as mais velhas fronteiras da Europa, não deixámos de ser um país pobre, pequeno, periférico e com poucos recursos económicos.

Para melhor entender o valor estratégico do mar na nossa economia há que considerar os espaços marítimos sob jurisdição nacional e o papel que representaram e poderão voltar a significar enquanto potencial de recursos e capacidades em prol do crescimento económico, trazendo à colação a evolução da economia portuguesa nos últimos 40 anos.

² “Le troisième âge du socialisme”, in *Le Débat*, n.º 142, p. 76.

Utilizarei, como principal indicador, a taxa de crescimento anual do PIB, cuja tendência de quebra foi interrompida por três conjunturas favoráveis, depois de uma base de partida de excelentes índices de crescimento nos anos 60, com a entrada na EFTA e o considerável peso, à época, da sua vertente marítima:

- a. A primeira dessas conjunturas situou-se entre 1972 e 1974, com um crescimento de 7 a 12%, estimulado por um processo de externalização para Angola e Brasil, como que ensaiando a penetração nos mercados das economias mais desenvolvidas através da internacionalização das indústrias da então metrópole, pensando já na futura integração na CEE, projecto protelado logo no biénio seguinte;

A segunda ocorreu em 1988-1989, com a atracção do investimento estrangeiro e a entrada de fundos comunitários,

- b. embora com crescimento em níveis inferiores aos do primeiro pico, quedando-se entre os 4 e os 5 a 7%;
- c. Na última, entre 1998 e 2000, o crescimento foi, ainda, menos expressivo, alimentado, essencialmente, de actividades de bens e serviços não transaccionáveis, na medida em que se destinaram apenas ao mercado interno. Por isso o endividamento externo líquido do país saltou dos 10% do PIB em 1995 para 50% em 2000 e 100% em 2005. Hoje cifra-se, segundo o último Relatório do “pessimista” FMI³, em 105,7%, que mais do que um crescimento exponencial, sinaliza uma tragédia nacional.

Ainda fica mais notória a gravidade da crise económico-financeira quando apreciamos o crescimento global tendo por base as últimas décadas, a par da evolução verificada ao nível dos gastos públicos;

- a. Crescimento global: 80% (durante toda a década de 60); 57% (década de 70); 43% (década de 80); 30% (década de 90); 4% (em metade da base de tempo, de 2000 a 2005);
- b. No caso dos gastos públicos⁴, o andamento foi inverso, com três fases distintas:
 - (1) A primeira, entre 1960-75, com o “Estado-Social” a provocar um crescimento explosivo das despesas públicas, sem sacrifícios fiscais, devido às elevadas taxas de crescimento económico;
 - (2) A segunda (1973/1990) – fase aberta pela crise do petróleo em 1973, com as economias a desacelerarem e a cobertura das despesas sociais apenas viabilizada através de sucessivos agravamentos fiscais;
 - (3) A última, em redor de 1990, período onde irromperam acentuadas debilidades económicas e a já excessiva sobrecarga dos impostos,

³ Relatório de Outubro do FMI (01OUT2009).

⁴ Medina Carreira e Ricardo Costa, *O dever da verdade*, 2ª edição, Dom Quixote, 2005, pp. 16-19.

fazendo soar o alarme europeu: uns países compreenderam-no e reformaram-se (Suécia, Dinamarca e Países Baixos); outros não (França e Itália) e a estes deparou-se o inevitável: o Estado Social a viver do endividamento, num caminho sem saída nem futuro;

Portugal, com três décadas de atraso, repetia o percurso da restante Europa: a sua economia cresceu a 6% (1960/1975), a 4% (1975/1990) e a 2,1% (1990/2007). Em contrapartida, a sua fiscalidade saltou de 21% do PIB (1975) para 38% (2007). Como os outros, o nosso país ficou sem economia e sem margem de manobra fiscal, só lhe restando, também, o endividamento.

Será justo referir que a própria Europa também se vê hoje confrontada com semelhantes dificuldades, só que Portugal as sofre de modo mais agudo. O diferencial de crescimento no intervalo 1963-2008, situou-se entre 6,7% e 2,1% (de aumento do PIB), extremos, de resto, não muito inferiores aos indicadores europeus no mesmo período. Contudo e apesar de até 2005 se constatar uma notória homologia entre os dois movimentos de descida, a verdade é que Portugal desvitalizou mais rapidamente o seu crescimento, acentuando a partir dessa data, a sua divergência em relação à média europeia.

De facto, nas últimas quatro décadas faltou-nos uma estratégia adequada à alteração da estrutura dualista da nossa economia, que não conseguiu vencer a batalha da modernização competitiva e das reformas fundamentais. Como defendeu Joaquim Aguiar⁵, o país voltou a repetir o falhanço de duas outras esperanças épocas históricas, como foram a Regeneração e o Fontismo, evidenciando a prevalência das estruturas tradicionais na luta contra os arquétipos modernizantes, que o mesmo é dizer, dos redutos defensores da preponderância do intervencionismo do Estado (segundo a apologética do protecçãoismo) sobre as incipientes fileiras da sociedade civil e posições liberais (adeptas da abertura ao mundo e à competição).

A que se deve, afinal, esta evolução negativa da nossa economia? Em primeiro lugar, à mudança entretanto ocorrida nos modelos de concorrência e modernização. O modelo anterior a 1963 era o da economia nacional protegida e resultou da crise dos anos 30 corrigida pela estabilidade do pós-guerra e pelas regras das instituições internacionais que regulavam as relações mundiais entre as economias nacionais. Com a entrada na CEE e a enchente da maré globalizante, Portugal passa para um mercado aberto e de livre circulação (de capitais, mão-de-obra, bens e serviços), mas, ficando, em 2001, com a entrada na moeda única, despojado de instrumentos reguladores nacionais (taxa de inflação, taxa de câmbio, taxa de juro, desvalorização da moeda, instrumento de controlo orçamental, etc.). Hoje, estamos num mercado que é simultaneamente global e competitivo, já sem essa capacidade de regulação interna que permitia corrigir os desvios de rota, nomeadamente a perda de competitividade, os desequilíbrios externos e a baixa produtividade, quadro agravado pelo facto de a economia portuguesa ter desperdiçado as duas janelas de oportunidade para a sua modernização, como se deveria esperar da integração europeia e da internacionalização no mercado mundial. Vamos encontrar, na génese desta

⁵ *Fim das Ilusões, Ilusões do Fim*, Alêtheia, 2005, pp. 244-255.

vulnerabilidade, a baixa produtividade, sabendo-se que esta é a chave de quase tudo o que está por resolver na economia portuguesa e que, só por si, justificaria um programa de governo na área da economia. Aliás, este diagnóstico é consensual: associada à falta de rigor e de organização, a baixa produtividade é o cancro da nossa economia, fazendo de Portugal um dos três países da OCDE onde este indicador mais desacelerou entre 2001 e 2007⁶.

Uma das formas de ultrapassar esta debilidade e estagnação, poderá basear-se no conceito que terá começado a fazer o seu caminho, com a ideia de que o futuro passará, claramente, pelo mar e a investigação e exploração dos seus recursos, incluindo os do solo e subsolo das suas águas patrimoniais. Trata-se, obviamente, de uma hipótese de regeneração, a exigir um grande esforço, é verdade, mas um país parco de recursos e com um reduzido leque de sectores de actividade (recordaria apenas a quebra da produção agrícola, industrial, pesqueira e mineira nos últimos 40 anos), com insuficientes níveis de produção de bens transaccionáveis em mercados exteriores, esse país não pode dar-se ao luxo de desperdiçar o que poderá representar um significativo incremento percentual no seu PIB e níveis de emprego. Por isso a aposta urgente no designado *hipercluster* da economia do mar, entendido como um conglomerado de *clusters* e cujos sectores e actividades foram tão bem delimitados no recente estudo da “SaeR”⁷, coordenado pelo nosso amigo Prof. Ernâni Lopes. Certamente, Portugal não terá ao seu alcance múltiplos futuros económicos, mas, pelo menos um, estará, atrevia-me a dizer, garantidamente, ao seu alcance, sob pena de chegarmos a um ponto em que definharemos juntos e já compreenderam que estou a pensar no regresso ao mar e às suas profundezas. Esse futuro também se constrói com ensinamentos do passado e lucidez no presente. E o que fizemos? Delapidámos os ganhos com os escravos e o ouro, as especiarias, a cana-de-açúcar e novamente o ouro; desbaratámos um país com um saldo líquido de activos sobre o exterior (numa posição de investidor internacional) acima de 1/3 do PIB em 1974 (é preciso afirmá-lo sem receios de julgamentos geracionais em que a história é pródiga); vendemos as empresas que entretanto nacionalizámos e recebemos milhões de euros da Europa, esfumados em aplicações no mínimo duvidosas; consumimos tudo o que tínhamos e os outros deixaram, mas apresentando como legado um saldo líquido de passivos sobre o exterior de mais de 100% do PIB, os tais 105,7%. Por outras palavras, impiedosas, talvez, mas realistas, direi que recebemos uma herança, juntámos-lhe outra vinda da Europa, nacionalizámos uma terceira, sumimos as três e deixámos uma dívida de um ano de trabalho e produção nacional. Hoje, as gerações mais jovens agradecerão a liberdade e a democracia, mas não deixarão de notar que aquela deve ser cívica e consciente e esta, competente, rigorosa e de qualidade.

Portugal é um país de velhas fronteiras europeias, étnica e religiosamente homogéneo, com o valioso espólio histórico-cultural que é a língua, ainda que hoje pareça ter medo da competição, preferindo a acomodação. Um tal legado nenhuma crise conjun-

⁶ Relatório de Outono da OCDE (OUT2009).

⁷ “O Hypercluster da Economia do Mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa”; Relatório Final, SaeR / ACL, Lisboa, 17 de Fevereiro de 2009.

tural poderá destruir e, se o país quiser estar à sua altura, então não poderá continuar a acomodar-se a tão magros indicadores económicos como os da última década, camuflar o evidente declínio económico, o fecho de empresas, o alastramento do desemprego e da pobreza e, com eles, a desestruturação da sociedade. O que está em causa é a necessidade de desenvolvimento económico, da criação de riqueza e de emprego, de um esforço tecnológico para o desenvolvimento sustentável, de uma “cultura empreendedora”, só passíveis de satisfazer mediante políticas e programas consensuais e agregadores das potencialidades da comunidade científica e dos agentes tecnológicos. Reconhecê-lo tarde, pode ser fatal.

b) O papel do Estado e o mar português

Após uma década de relativa estagnação económica e de divergência com a média da riqueza europeia, que lhes arrefeceu o entusiasmo pela UE, os portugueses, através de vozes abalizadas, parecem denotar um certo interesse no reencontro com a tradição do mar, talvez na esperança de que os mares difíceis e bem sucedidos de outrora, possam voltar a ser um ambiente de oportunidades e esperanças, como o projecto de extensão da PC permite acalentar.

Neste projecto, julgo caber ao Estado um papel estratégico decisivo, colhendo boa inspiração na orgânica do Reino que impulsionou a epopeia portuguesa dos descobrimentos, onde foi clara a preocupação de proporcionar as melhores condições e a obtenção dos meios que operacionalizaram o conceito de regulação, de projecção de força e de retorno de poder. Julgo que nesse desempenho deve ficar acautelada a criação de condições que permitam o estabelecimento de empresas competitivas, por sectores e ligadas em redes, operando no sistema concorrencial mundial e vocacionadas para a internacionalização, além dos investimentos externos (IDE) produtivos e inovadores. E não será exigir muito, porque continuamos a dispor da nossa geografia e de um território fragmentado e com uma elevada taxa de maritimidade, funcionando como um grande arquipélago cuja implantação geográfica lhe confere um atributo de centralidade, enquanto charneira e articulação geopolítica com três continentes. Foi esse atributo que proporcionou a Portugal uma vasta ZEE configurada num espaço marítimo inter-territorial que se constitui numa fonte importante de recursos naturais, num espaço de circulação para aglutinar as três parcelas do território e, ainda, numa plataforma para viabilizar a sua ligação a outros continentes, possibilitando, assim, o fluxo de produtos essenciais ao funcionamento da economia e ao abastecimento das populações.

Só uma visão míope impede um Estado costeiro como o nosso de exercer a sua influência nos grandes espaços marítimos que lhe estão jurisdicionalmente afectados. Aqui, gostaria de lembrar que a posse de uma área terrestre de cerca de 90.000 Km², coloca-nos no 110º lugar do ordenamento dos países em função da sua dimensão, subindo, no entanto, abruptamente, nesse *ranking*, quando são incorporados os espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, salto que se fica a dever ao facto de o Estado português possuir a 11ª maior área mundial de águas jurisdicionais (da ordem

dos 1.720.560 Km²), incluindo águas interiores, Mar Territorial (MT) e ZEE. Pois bem, esta posição irá melhorar ainda muito mais, com a inclusão esperada dos novos territórios oceânicos provenientes da extensão da Plataforma Continental e que, só por si, farão com que a área marítima se expanda até aos 3,6 milhões de Km², duplicando a já sua extraordinária extensão de fundos marinhos. Só a ZEE corresponde ao valor de quase 19 vezes a área terrestre nacional, sendo Portugal o país da UE com maior vastidão de águas jurisdicionais, exceptuando as zonas marítimas dos territórios ultramarinos da França e Reino Unido.

Como poderia, pois, esse espaço marítimo inter-territorial, cruzado por importantes rotas marítimas a ligar o Norte e o Sul da Europa e esta ao resto do mundo, para além das suas funções de via de transporte e de fonte de recursos naturais, não assumir um estatuto vital para a unidade e sobrevivência do país?

A sua valia estratégica assenta no facto de se realizar pela via marítima cerca de 90% do comércio mundial apoiado no livre tráfego como característica determinante do sistema de relações internacionais em ambiente de globalização e traduz-se no facto de grande percentagem desse comércio marítimo, onde se incluem os 53% do comércio externo da UE, passar por águas portuguesas. Além disso, 60% das exportações portuguesas e 70% das nossas importações usam a mesma via, incluindo a totalidade do petróleo e quase 2/3 do gás natural que consumimos.

Qual o verdadeiro significado e alcance desta maritimidade? Tão simplesmente a transfiguração de um país com modesta superfície terrestre, num Estado compensado prodigamente com vastos territórios marítimos, um mar imenso sob a sua jurisdição plena ou limitada, que hoje poucos negam ser, a par da CPLP, a grande “janela de liberdade” para o devir português.

Saibamos, então, defender e explorar todo o potencial estratégico que emana da dimensão euro-atlântica do país, susceptível de fomentar a estruturação de uma economia ligada ao mar, que, na definição do especialista francês André Vigarié, assume “... *um sentido amplo, abrangendo todas as formas de exploração e de actividades que utilizam o mar como factor do processo produtivo ...*”. Este processo, a que corresponderá a tal “economia do mar” ou, reversamente, a “maritimização da economia”, significa que nenhum Estado estará em condições de desperdiçar ou dispensar, sem consequências graves para o seu desempenho económico, a utilização do mar e dos seus recursos, o que exigirá uma gestão eficaz das ZEE / PC, em termos de definição dos seus limites, conhecimento das suas potencialidades, existência de um modelo de “governança”, dotação de capacidade empresarial e de tecnologia e de desenvolvimento de uma cultura de sustentabilidade, culminando na edificação de um sistema de fiscalização.

c) A integração europeia e prospectiva económica

Se Ovídio reescrevesse hoje o seu poema “Metamorfoses”, trocaria a permanente transformação dos deuses pela contínua evolução das economias mundiais e respectivas actividades, ou seja, os países e as suas economias estão a passar por uma época de per-

manente mudança e constante processo adaptativo, sendo certo que os mais avessos a enfrentar essa nova envolvente correrão sérios riscos de soçobrar.

E nós? Como já apontei, depois de quinze anos de aproximação à Europa, contabilizamos já uma década a marcar passo, o que revela que o bom aluno, se alguma vez o foi, se transformou em cábula. Relembro que em 1991, o PIB *per capita* português representava 80% da média da UE-25 e hoje é inferior a 70%. O factor mais marcante dessa integração foi a concentração geográfica e o aumento das trocas com Espanha, multiplicadas vinte vezes desde 1986, fazendo do vizinho ibérico o nosso maior parceiro comercial, a comprovar que, mais do que um caso de integração europeia, se tratou, em primeiro lugar, de uma integração no mercado ibérico, a par da excessiva “metropolização” do país, que o mesmo é dizer “crescente desertificação do interior”, que tornam o diagnóstico ainda mais grave.

Nesta “implacável tirania das circunstâncias”, como apelidou Galbraith, vejamos alguns indicadores portugueses para o futuro próximo, segundo as últimas previsões do FMI⁸: o desemprego terá atingido os 550.000 com a economia a crescer 0,4% em 2009, registando uma expansão acima de 1%, mais concretamente 1,3%, apenas em 2012, tudo isto num país que precisa de crescer, no mínimo, cerca de 3%, para absorção do desemprego.

São dados elucidativos, assim como é legítima a interrogação acerca da vitalidade do Velho Continente nesta sua fase histórica, de uma Europa inequivocamente multicultural e multirracial, com os desequilíbrios orçamentais presentes e futuros, inibidores do desenvolvimento.

Estará ela em condições de ultrapassar o seu problemático potencial de crescimento e os custos de produção elevados, quando imaginamos a concorrência de outras áreas económicas e a dificuldade adaptativa perante os rigores do modelo de modernização inerente à globalização competitiva? Certamente, esta dificuldade europeia, a prazo, acarretará para Portugal menores hipóteses de vir a beneficiar de um crescimento por indução da retoma económica do velho continente.

Perante este cenário de dificuldade, de duas uma, Portugal ou cresce ou colapsa! Se não for capaz de corrigir o confrangedor comportamento da última década, resolvendo de vez os problemas estruturais da sua economia para convergir com a Europa, tornar-se-á num país irremediavelmente pobre e agónico, cenário que as previsões, desta feita da OCDE⁹, não descartam, para o médio prazo (horizonte 2011-2017) no conjunto dos seus 29 Estados-membros, situando Portugal no último lugar, com uns modestíssimos 1,5% de crescimento médio do PIB (2,3% para a área do euro e 2,7% para a média da OCDE). Este resultado é, de entre todos os que têm vindo a ser divulgados, o mais preocupante, porque nada tem a ver com a crise conjuntural em que estamos submersos. Projecta-se muito para além do final da crise, significando, no essencial, que cresceremos muito pouco e que continuaremos a divergir, sendo expectável que, neste mundo globalizado da competitividade e das interdependências, se não formos capazes de promover a

⁸ Relatório de Outono do FMI (01OUT2009).

⁹ Relatório de Outono da OCDE (01OUT2009).

nossa própria mudança, teremos à espera o trágico estatuto de “modestos serviçais” dos europeus ou do G-20, em linguagem mais moderna.

Tudo se resumirá a uma fórmula do tipo: “*mudar é condição da sobrevivência, conservar, o nosso suicídio colectivo*”. Esta é a escolha que nos deverá inquietar e confrontar colectivamente, até porque não teremos como escapar à terapia das reformas urgentes, drásticas e com efeitos num prazo útil, isto é, da ordem dos 6 a 8 anos (no limite, duas sessões legislativas), para evitar o colapso financeiro do Estado e o aniquilamento do nosso tecido produtivo. Em termos de recuperação do país, o principal problema continua a ser a competitividade e, como consequência, um endividamento de toda a economia, leia-se Estado, famílias, empresas ou exterior, muito elevado e que vai constituir uma séria vulnerabilidade para o desempenho económico do país no futuro próximo.

Aliás, os níveis elevadíssimos da dívida pública e dívida externa não são mais do que o reflexo dos gravíssimos desequilíbrios estruturais da economia e das finanças públicas portuguesas.

Se estamos a empobrecer num mundo que se desenvolve, então é decisivo que a sociedade compreenda as razões desse declínio. Permito-me relevar apenas duas de ordem geral: falta de continuidade das políticas e de um pensamento estratégico para o país e a incompetência e o desvio do interesse nacional na governação, intimamente relacionados com a qualidade da democracia e a fragilidade das elites e instituições.

Pois bem, como inverter o declínio? Acima de tudo e até pelo impacto positivo na recuperação do défice estrutural de produtividade (que não é transitório, tendo antes a ver com o facto de a economia portuguesa não se ter direccionado suficientemente para áreas de maior valor acrescentado), teremos de atender ao aumento da qualificação dos recursos humanos, fazendo uma revolução na educação e forçando a ligação do pensamento à acção, única variável instrumental e operativa da necessária mudança e do desejado ressurgimento. Este é um défice identificado há muito e sempre resistente à terapia aplicada, porque o país pensa mal e vive mal com a racionalidade. Com este divórcio, a acção não se pensa e é inconsequente; o pensamento não se acciona e é nebuloso; e o resultado é a realidade tornar-se opaca.

Como ponto de partida, assumo-se o actual e resumido quadro conjuntural¹⁰: a) o desemprego pode aumentar 30% até finais de 2010 (correspondendo a 650.000 desempregados); b) as dívidas de construtoras e imobiliárias rondam os 3 mil milhões de euros (assim se percebendo a pressão sobre o poder executivo para realizar grandes obras, como o aeroporto e o TGV); c) na última década o crescimento médio da UE situou-se à volta de uns pobres 2%, mas a economia portuguesa ficou-se por cerca de metade desse valor, evidenciando sinais claros de pouca eficiência; d) nesse período os portugueses foram perdendo capacidade competitiva e empobreceram; e) é impossível continuar os investimentos em infra-estruturas da forma como têm sido feitos, isto é, numa espécie de *leasing*, pois os encargos futuros para o Orçamento serão incomportáveis e absolutamente condicionantes da nossa capacidade de crescer; por outro lado e dilematicamente, não construir essas infra-estruturas, necessárias à modernização do país, no curto prazo aumentará o desemprego e comprometerá saídas futuras para o desenvolvimento do país.

¹⁰ Manuel Pinho, “Um futuro para Portugal” in *DN*, de 10 de Outubro de 2009.

A saída airosa da economia portuguesa, perante uma encruzilhada desta dimensão, poderá passar por uma grande ajuda financeira por parte das instâncias europeias, indispensável para levar o país a crescer na ordem dos tais 3%, necessários para a recuperação do terreno perdido no contexto europeu, tanto mais que se espera que a recuperação da crise económica mundial vá ser lenta e dolorosa, exigindo, acima de tudo, uma definição prévia do “*que se quer*” e “*para onde se vai*”. Depois, há que ter a consciência de que o país não pode continuar a viver como se tivesse acabado no passado; pelo contrário, deve usar o passado apenas para configurar o futuro, o que implica a criação de condições para inserir a economia portuguesa na rede global de riqueza e na sociedade do conhecimento, a fim de gerar valor no sistema internacional de troca. Daqui ressalta a necessidade de delinear um plano estratégico, com a lógica consistente que tem faltado e que relance o país para daqui a 30 anos, organizado em torno de “*clusters*” produtores de riqueza que potenciem a indústria (pouco mais de ¼ do PIB – 26%) e os serviços (hoje com um peso de 69% do PIB), virados, especialmente para determinados sectores, como, por exemplo, o turismo, que deve ser diferenciado e de qualidade sem esquecer o mercado chinês, as telecomunicações, a microelectrónica, as nanotecnologias, as empresas de *software* de ponta, mas, acima de tudo, para o mar, construindo um novo país-arquipélago através da exploração dos recursos da ZEE e fundos marinhos, além, naturalmente, da aposta no desenvolvimento regional de consolidação de “*clusters* de conhecimento” sustentados, sem esquecer o reforço dos tradicionais como os têxteis, o calçado, a cortiça e os vinhos. Esta parece-me ser a via correcta para que Portugal, que deixou de ter império e parece ter abdicado de ambições e desafios, que não de direitos, volte a ser um país com projectos para enfrentar a globalização, porque apenas salvar empresas é uma efémera panaceia, desarticulada de objectivos obrigatoriamente mais amplos e duradouros.

III – O MAR E A PLATAFORMA CONTINENTAL – Aposta para o desenvolvimento

a) O potencial marítimo-económico

Procurámos mostrar que, para ser viável e ter futuro, a sociedade portuguesa terá de se reformar e adaptar aos novos paradigmas económicos e sociais, inscrevendo-se nessa mudança de atitude a recolocação do mar no epicentro dos desígnios nacionais. Há que voltar a fazer do mar a imagem de marca do país, fundamentalmente por razões de ordem económica, até porque, hoje, será dos poucos domínios disponíveis para nos arrancar da estagnação económica a que um prolongado período de declínio nos tem remetido.

Esse afastamento do mar é comprovado por todos os indicadores relativos aos sectores e actividades marítimas, à excepção do turismo, nos últimos anos, enumerando apenas três que me parecem sintomáticos: o registo de navios controlados, directa ou indirectamente, por armadores nacionais passou de 152 para 15; a população activa no sector da pesca passou de cerca de 50.000 para menos de 10.000 (entre 1950 e 2006); a frota pesqueira reduziu 20% (só na última década).

Sob o lema “*preservar a tradição e investir na inovação*”, haverá que reflectir em torno de um novo modelo de desenvolvimento económico assente no conhecimento e inovação, em oposição a uma estratégia de crescimento “recursos intensiva” centrada na produção de baixos salários e valor acrescentado. É necessário apostar naquilo em que podemos ser melhores e no que for menos deslocalizável. Há cinco séculos, os nossos navegadores cruzavam os mares, armados de coragem e da melhor tecnologia da época e esse é o exemplo que Portugal deve novamente seguir: enfrentar as tempestades de hoje armados de coragem e visão, e, claro, do melhor conhecimento também, em domínios como o transporte marítimo, a construção naval, a extracção *off-shore* de gás e petróleo, o turismo costeiro e os seguros marítimos, representados à escala europeia por empresas de ponta que têm sido pioneiras na inovação e desenvolvimento tecnológico, bem como uma aposta firme na aquacultura, nas energias renováveis, nas telecomunicações submarinas e nas biotecnologias associadas aos recursos haliêuticos, como vectores a potenciar e desenvolver, preocupação esta reflectida na aprovação, no Parlamento Europeu, da proposta inicial da Comissão, ao garantir, pela primeira vez, a inclusão das pescas e dos oceanos nos objectivos principais do programa de financiamento à investigação europeia até 2013.

Este potencial estratégico marítimo pode delimitar-se pelo conjunto articulado de recursos e actividades presentes na economia portuguesa com alguma relevância e susceptíveis de contribuir significativamente para estimular o crescimento, completando-se a sua compreensão no entendimento dos oceanos como factor estratégico global neste início de século e a grande alavanca de toda a economia do mar. Não resta dúvida de que, sob os pontos de vista científico, geopolítico, militar e económico, os oceanos desempenham hoje o papel de “derradeira fronteira” do planeta, constituindo também a principal fonte de riqueza e poder, como Mahan já o havia teorizado no século XIX, mas ainda por investigar e explorar na sua plenitude.

Na dotação de recursos naturais do espaço económico português, o mar é sem dúvida o mais importante, o menos explorado e aquele que presumivelmente irá ter um desenvolvimento mais relevante em termos de criação de valor na economia mundial. Como já antes referido, avaliações credíveis¹¹ no que respeita aos efeitos directos, têm atribuído ao conjunto das actividades ligadas ao Mar, uma quota de 5% a 6% do PIB nacional, valor que será passível de duplicar nas próximas duas décadas. Este embrião de economia do mar representa um impacto ainda curto para a economia portuguesa, mas a prazo pode corresponder a um promissor potencial de crescimento, nomeadamente na “náutica de recreio e turismo náutico” e actividades com forte impulso noutros domínios (sistema de transportes terrestres, desenvolvimento regional, atracção de investimentos e operadores internacionais, projecção internacional de cidades, a exemplo de Roterdão), e, por essa via, excelentes geradores de valor acrescentado. Ao longo de grande parte do século XX, os mares tiveram essencialmente um papel chave na área da defesa e segurança, sem desprezar o fornecimento alimentar. Entretanto, ganharam uma nova

¹¹ “O Hypercluster da Economia do Mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa”; Relatório Final, SaeR / ACL, Lisboa, 17 de Fevereiro de 2009, p. 104.

função como importantes fontes de energia, com a exploração do petróleo e gás *offshore* (falando-se já hoje na descoberta de novas jazidas no *deep offshore*, fazendo desta indústria a maior da economia do mar, com 700 mil milhões de Euros em 2004), mormente a partir da crise petrolífera de 1973, com o inerente incremento do transporte marítimo e do comércio mundial. E que se espera do mar para as próximas décadas? Prevê-se que os oceanos, incluindo o Ártico, cresçam de importância na exploração de combustíveis fósseis de poços do *offshore*, onde se observa, a menos de 500 metros, uma diminuição progressiva das reservas, apesar da regular subida dos custos de prospecção e exploração (o *deep offshore* implica acréscimo de custos de 4 a 20 vezes superiores aos cerca de 5 milhões de dólares USA em *offshore* de águas baixas), poderão obrigar a deslocar estas operações mais para o largo e mares profundos. Actualmente, de acordo com revistas da especialidade, os recordes de profundidade de exploração e de prospecção situam-se, respectivamente, nos 2.316 e 3.000 metros.

Admite-se que a partir de 2030, aquela oferta de energia seja acrescentada a partir da provável exploração do gás natural extraído dos hidratos de metano dos fundos marinhos, que se estimam com grandes reservas espalhadas mundialmente por extensas áreas, da ordem dos 700.000 triliões de pés cúbicos para o volume de gás metano aí existente, sob as formas líquida e gasosa, muitas vezes superior ao volume total de reservas mundiais de petróleo, e cuja exploração aguarda apenas pela diminuição dos custos das tecnologias extractivas, além de fonte indispensável de minerais que já se sabe existirem nos nódulos metálicos existentes no fundo dos mares. Ainda uma referência para a descoberta recente de formas de vida a grandes profundidades, com potencial de exploração biotecnológica, no entendimento da biotecnologia como o conjunto de instrumentos e processos que utilizam organismos vivos para produção ou modificação de produtos, alteração de plantas ou animais, ou desenvolvimento de micro organismos para fins específicos.

Dada a enorme e variada área marítima portuguesa, que, nos Açores, chega a envolver uma parte da cordilheira central atlântica, existe grande potencial para I&D neste campo, sendo certo que está ainda por fazer a transposição para a actividade económica, dos conhecimentos já adquiridos pela Universidade e laboratórios, com efeitos plausíveis em diversas áreas, desde a saúde à criação artificial de formas de vida que permitam combater a acumulação de gases com efeito de estufa e, numa base mais reduzida, a exploração intensiva de micro algas para a produção de bio-combustíveis sem efeitos perversos sobre a oferta alimentar.

São boas as notícias e circunstâncias favoráveis para as tentativas de descoberta de jazidas através das concessões atribuídas há cerca de dois anos para exploração do *offshore* do Continente português, espalhadas maioritariamente por áreas de fundos baixos, mas que incluem, também, alguns espaços no *deep offshore*, casos do canhão da Nazaré e nas Bacias do Alentejo e do Algarve. Mais relevante ainda será o facto de tais limites de prospecção poderem vir a beneficiar do alargamento das áreas de grandes profundidades, proporcionado pela extensão da Plataforma Continental. Constituem domínios promissores cuja actividade de extracção dependerá do desenvolvimento da tecnologia apropriada, que estará próxima, uma vez acicatada pela continuada subida do preço dos metais, sobretudo daqueles que vão ficando escassos em terra.

Entre nós, ao longo da costa do Continente e na continuidade do litoral da costa atlântica do Norte de África, dá-se conta da existência de jazidas de fosfatos com interesse agrícola, de nódulos de ferro ricos em manganésio a sul da PC dos Açores, explicados pela circunstância de se tratar de zona de encontro das duas grandes placas tectónicas e a ocorrência de fontes termais geradoras desses aglomerados e materiais. Mais para nordeste registam-se, na zona de confluência das PC do Continente e Madeira, crostas ricas em cobalto, conforme descoberto pela missão da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental/ EMEPC. Ainda próxima mas fora da actual PC e que a extensão naturalmente incluirá, detectaram-se duas zonas de hidro-termalismo oceânico, internacionalmente identificadas como *Lucky Strike* e *Rainbow* e que serão passíveis de exploração no futuro, dada a sua riqueza em metais valiosos, ainda de acordo com o levantamento oceanográfico levado a cabo pela EMEPC.

Temos, pois, um amplo espaço para a nova relação portuguesa com o mar, que ganha profundidade quando se coligam os aspectos de identidade, património histórico-cultural, de criação de riqueza e de geração de mais-valias, num todo que constitui um motor de afirmação e desenvolvimento susceptível de induzir um processo consistente de I&D e Inovação. Por isso, a economia do mar poderá desempenhar uma função charneira e uma componente relevante da estratégia de desenvolvimento que o país procura há muito, sustentada na investigação científica, reunida em plataforma integrada dos principais agentes nacionais, como a anunciada ideia de um “Consórcio Oceanos” permite acalantar, e no empreendedorismo, como alavanca de uma nova criação de valor que conte no mercado global dos produtos e serviços verdadeiramente transaccionáveis. Se o conseguirmos, talvez o país mereça almejar uma reentrada no caminho certo para acompanhar a iniciativa liderante do conhecimento do Oceano e das Ciências do Mar.

b) Linhas de acção estratégica

Falámos atrás do potencial estratégico e das oportunidades que o mar e a PC expandida podem proporcionar em termos de recursos e crescimento económico. Mas como aproveitá-los, explorá-los e desenvolvê-los, na prática, sendo certo que a sua afectação ao serviço e a benefício da comunidade não pode ser realizada de forma desconexa ou errática, implicando, antes, uma visão com sentido estratégico, ou seja, prossecução de harmonia com uma estratégia nacional para o mar.

Esse terá sido o móbil político da criação da Comissão Estratégica dos Oceanos, com tradução nos dois mais importantes Objectivos Estratégicos propostos no Relatório Final da Comissão: reforçar a ligação ao mar como factor de identidade e promover o desenvolvimento sustentável de sectores e actividades da economia do mar. Como qualquer móbil político, também aquele requer uma Estratégia, tida por um referencial onde se inspire a absoluta necessidade de gestão de uma vasta área marítima sob jurisdição nacional, ou seja, um caminho traçado com clareza por onde se guie, essencialmente, a acção, sabendo que esse quadro terá de ser abrangente, integrador e de longo prazo, recorrendo a uma abordagem holística do oceano, no sentido intersectorial e interdisciplinar.

Na concepção do tal modelo de desenvolvimento económico sustentável, que contribua para conferir ao país maior relevância política, egeria alguns domínios de especialização e intervenção política no quadro da economia do mar, operacionalizando medidas em ordem à obtenção de vantagens competitivas com impacto, nomeadamente: na modernização e internacionalização dos nossos portos (com vista a utilizar o território nacional como porta de acesso e placa giratória de mercadorias destinadas a outros mercados); desenvolvendo a ligação da indústria do turismo ao Oceano; promovendo a náutica de recreio e outras actividades de lazer ligadas ao mar; na gestão da fileira das pescas e desenvolvimento ordenado da aquacultura e indústrias conexas; fomentando uma indústria biotecnológica e farmacêutica, bem como apoiando a indústria baseada na inovação tecnológica; posicionando o país nos recursos marinhos não vivos, essencialmente minerais (petróleo, gás natural, sulfuretos polimetálicos, crostas de cobalto e outros); e por último, mas não o menos importante, apoiando as indústrias da construção e reparação naval, e indústrias associadas, e aqui, começaria por uma varridela na incompetência e ineficácia dos ECNVC, que acabam de perder uma oportunidade única de darem o salto tecnológico para a construção naval militar, perda essa que mais apetece equiparar a um autêntico pecado, para não lhe chamar crime, económico.

Nesta economia marítima, considero o papel da iniciativa privada fundamental, indispensável mesmo, mas também a responsabilidade própria e não descartável de actuação por parte do Estado, para promover políticas públicas necessariamente adequadas e articuladas com os sectores empresariais, como importante será a articulação com as políticas da UE, a procura de parceiros de dimensão e âmbito definidos em termos do sistema financeiro global e a educação / formação e a investigação / desenvolvimento / inovação, como factores decisivos de sustentação estratégica. Tudo isto em prol de uma política que vise corrigir a insensatez de anteriores opções, deliberadas ou não, que conduziram ao já denunciado afastamento do mar e conseqüente declínio do país, fruto da falta de visão estratégica, de orientações de fundo, de linha de rumo. Não se tem dito o que se quer e ainda menos para onde se vai. Se exceptuarmos a entrada no euro, há largos anos que escapa um verdadeiro objectivo nacional, uma finalidade magna que arrebate e mobilize o país.

Por vezes, até temos meios, mas é fraco o discernimento, errática a vontade e omisso o destino, num aparente abandono dos grandes propósitos. A vida pública ficou centrada nas finalidades imediatas e nos grupos instalados, tapando o horizonte dos grandes desígnios e interesses nacionais. Como em anteriores crises, restará para a sociedade e a economia a responsabilidade de encontrar na actividade quotidiana a força e a razão de que estão carecidas as elites dirigentes. Não importa ser pequeno, há que ver grande. Assumamos a nossa vocação atlântica, numa estratégia articulada em três raios geográficos: Europa / África / Brasil, lembrando que se fala português nos cinco continentes e quatro oceanos. A economia global entrou em Portugal e surpreendeu uma nação vulnerável, elites dirigentes sem visão e determinação estratégicas, uma população ciosa de direitos mas impreparada para as obrigações da competitividade, o que desde logo vem, infelizmente, simplificar o problema, porque, em causa, pode ficar a sobrevivência do país.

c) Síntese conclusiva

Não gostaria de me aproximar do final sem uma síntese conclusiva da análise visando a oportunidades para o ressurgimento económico português a partir do mar e do seu potencial de recursos. A verdadeira questão-chave, ao mesmo tempo cruel e simples, é esta: como recuperar o nosso atraso estrutural de mais de duas dezenas de anos em relação à média da UE a 25? Vimos de defender um renovado desígnio marítimo e equacionámos um novo modelo de desenvolvimento económico assente no conhecimento e inovação, principais alavancas da riqueza e, conseqüentemente, da diferenciação hierárquica de poderes das nações, das empresas e das pessoas, com objectivos claros de internacionalização de muitas empresas, modelo esse servido por uma estratégia marítima na dupla dimensão euro-atlântica, agregadora das actividades identificadas como prioritárias, dos projectos mobilizadores propostos, das redes territoriais e empresariais de conhecimento induzidas e articulando as empresas com as universidades e os centros de I&D, nas grandes cadeias de valor e desenvolvimento empresarial.

Advogámos que um tal plano de acção estratégica deveria ficar ancorado numa calendarização que equilibrasse os custos e os benefícios, o ritmo de progresso e as virtuosidades dos investimentos, privilegiando, para não sobrecarregar a dívida pública, soluções de concepção, construção, financiamento e exploração que envolvessem parcerias com operadores internacionais, tomando como exemplo, um simples mas ambicioso projecto de colocar Portugal a desempenhar importantes funções de plataforma de distribuição europeia de gás natural.

Fizemos depender o sucesso desse planeamento estratégico da congregação das vontades em redor do seguinte volante de acção político-estratégica:

- a. Uma economia do mar integrada e inclusiva de sectores e actividades nos espaços marítimos desde as Zonas Costeiras (ZC), passando pelo Mar Territorial (MT), Zona Económica Exclusiva (ZEE), até à Plataforma Continental (PC), actual e futura, baseando o desenvolvimento desse *hypercluster* na gestão integrada desses espaços, visando conciliar as diferentes políticas com impacto nas diversas áreas marítimas;
- b. A simplificação do complexo quadro institucional existente, onde, no presente, coexistem desgarrados planos, políticas sectoriais e ineficazes instrumentos, com incidência nos espaços marítimos; A instituição de um “modelo de governança” que assegure a coordenação das políticas sectoriais a nível nacional, a sua articulação no quadro de cooperação internacional, e o reforço do envolvimento e co-responsabilização dos diferentes sectores e agentes, de natureza pública ou privada, na gestão dos espaços marítimos, incluindo o interface mar-terra, e na respectiva monitorização.
- c. Sugere-se, ainda, uma outra solução organizativa, através da criação de um Ministério da Inovação, Ciência e Sociedade do Conhecimento,

autonomizado do Ensino Superior, contribuindo dessa forma para a relevância da ciência e para solucionar as actuais tensões no domínio do ensino superior e universidades e que, até por isso, a Universidade aplaudiria.

No novo horizonte geoeconómico e político, Portugal não vai poder continuar a ter ambições próprias de um país rico e o desempenho medíocre de um país empobrecido. O hypercluster da economia do mar é um tema do e para o futuro. Acresce que, no caso específico português, a articulação hypercluster / Lusofonia constitui, enquanto janela de oportunidade e liberdade, uma forte exigência desse futuro, na medida em que conjuga dois pilares histórico-estruturais do ser português.

Entretanto, impõe-se não esquecer os deveres de um estado costeiro com tradução ao nível dos custos, bem como o facto de os espaços vazios tenderem a ser ocupados por quem dispõe dos meios e capacidades. Não basta ter direitos, há que exercê-los e, quando não existir capacidade autónoma, poder-se-ão negociar parcerias.

Nesse exercício inscreve-se a gestão eficaz da ZEE e da PC, que implica a definição dos seus limites e o conhecimento das suas potencialidades, bem como a existência de um modelo correcto de “governança”, de capacidade empresarial e tecnológica, de uma atitude de preocupação com a sustentabilidade e de um sistema de fiscalização.

Não gostaria de terminar sem fazer eco de alertas vários e ainda pouco escutados, dando conta da forte preocupação relativamente ao Tratado de Lisboa, com vigência aparentemente desbloqueada já a partir de Janeiro de 2010, depois do sim irlandês e de remoção das reticências dos presidentes polaco e checo. Ao dispor sobre a gestão dos recursos vivos nestes espaços marítimos, acaba por trazer à superfície três conceitos importantes e sempre presentes no sistema de relações internacionais: soberania, fronteiras e interesses nacionais. Há um aspecto que, por falta de debate, deverá ser salientado e que já levou a Noruega a recusar repetidamente a adesão à UE, por entender que os seus interesses no mar não poderiam ser salvaguardados face ao desenvolvimento da política comum das pescas. Ora, o Tratado de Lisboa vai mais longe nesta matéria e contém disposições que poderão prejudicar em muito os nossos interesses marítimos, se não os acautelarmos e não pudermos preencher os espaços e defender eficazmente as nossas posições.

Não nos iludamos. A defesa dos interesses nacionais reside, hoje, na capacidade de ocupar o nosso mar inter-territorial, quer pela defesa e segurança da nossa fronteira marítima, um interesse nacional vital e também europeu convém lembrar – quer pelo exercício do “poder do conhecimento”, que hoje constitui um expoente da valorização do poder nacional de qualquer país. Ora, esses dois objectivos – ocupação da área marítima e conhecimento – estão perfeitamente ao nosso alcance.

Em jeito de balanço final, a ZEE e uma PC acrescida, constituirão, se devidamente ocupadas, investigadas e exploradas, um valor económico e uma fonte de emprego e riqueza. Contudo, essa exploração sustentada implica muito trabalho, planeamento e coordenação. São áreas onde se abrem oportunidades de parceria ou cooperação. Pressupõe um investimento pesado, sem dúvida, mas que valerá a pena e dará bons frutos.

Se não for a nossa geração a colhê-los, serão certamente as que nos seguem e bem precisam, porque a perspectiva é de que vivam pior do que a geração dos seus pais, se, entretanto, nada for feito para impedir a tendência de declínio das últimas décadas.

Termino com uma confissão. Pressinto no ar a vossa curiosidade sobre a minha fé neste novo caminho de regeneração. Por respeito a quem teve a paciência de me escutar, não vou esconder o meu estado de alma. Revelo-o, recorrendo a uma frase de D. Manuel Clemente, quando, na qualidade de conferencista do antigo Instituto Superior Naval de Guerra, sendo à altura Bispo Auxiliar de Lisboa, foi interpelado, em 2005, a propósito da sua crença no diálogo e cooperação inter-religiões. Disse ele: “*tenho esperança, mas não sou ingénuo*”. Acerca da economia do mar eu também tenho esperança!

A PLATAFORMA CONTINENTAL NA PROBLEMÁTICA DA DEFESA NACIONAL

Comunicação apresentada pelo académico
Victor Lopo Cajarabille, em 10 de Novembro

Tema e hipóteses assumidas

O título desta exposição faz sentido no contexto de um ciclo de palestras mas, só por si, não será muito elucidativo da amplitude que se pretende induzir ao tratamento do assunto, face à imensidão de possíveis ângulos de visão.

Na minha perspectiva, pareceu útil tentar sistematizar algumas ideias, de modo a contribuir para o esclarecimento de duas consequências muito relevantes que urge retirar do reclamado alargamento da plataforma continental portuguesa.

Em primeiro lugar, deduzir as principais implicações no quadro da segurança nacional, no sentido abrangente do termo. Depois, conceber algumas orientações para a decorrente acção estratégica e apontar as suas repercussões específicas na Marinha.

Há que registar, com o devido realce, de que se trata de uma breve análise, no pressuposto de que vai haver um reconhecimento formal da pretensão portuguesa relativa à extensão da sua plataforma continental, sem grandes alterações quanto às expectativas. Estou absolutamente convencido que isso vai acontecer, mas o processo ainda vai demorar alguns anos e poderão surgir factores adversos não previsíveis.

A defesa nacional

Para melhor compreender o desenvolvimento das ideias, justifica-se uma breve incursão aos conceitos de defesa e segurança nacionais, que surgem com alguma frequência confundidos ou misturados. Independentemente dos autores muito respeitáveis que se têm debruçado sobre o assunto, existe há muito tempo legislação e doutrina em Portugal espelhando uma linha coerente de entendimento e que, por essa razão, nos deve iluminar o caminho.

O Art.º 273.º da Constituição da República define os objectivos da defesa nacional. De forma muito semelhante, a recente Lei da Defesa Nacional, Lei Orgânica n.º1-B/2009, de 7 de Julho, estabelece no n.º1 do Art.º 1.º que “A defesa nacional tem por objectivos garantir a soberania do Estado, a independência nacional e a integridade territorial de Portugal, bem como assegurar a liberdade e a segurança das populações e a protecção dos valores fundamentais da ordem constitucional contra qualquer agressão ou ameaça externas”. No n.º 2 do mesmo artigo refere: ”A defesa nacional assegura ainda o cumprimento dos compromissos internacionais do Estado no domínio militar, de acordo com o interesse nacional”.

No Art.º 2.º enunciam-se os princípios gerais da defesa nacional, designadamente nos números 2 e 3, que se transcrevem:

- 1 – A República Portuguesa defende os interesses nacionais por todos os meios legítimos, dentro e fora do seu território, das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e do espaço aéreo sob sua responsabilidade.
- 2 – A salvaguarda da vida e dos interesses dos Portugueses constitui também interesse nacional que o Estado defende num quadro autónomo ou multinacional.

Mais adiante, no n.º 2 do Art.º 4.º pode ler-se: “Para além da sua componente militar, a política de defesa nacional compreende as políticas sectoriais do Estado cujo contributo é necessário para a realização do interesse estratégico de Portugal e cumprimento dos objectivos de defesa nacional”.

Pode assim afirmar-se que a defesa nacional corresponde a um conjunto de medidas multi-sectoriais que permitem ao Estado proteger-se, o melhor possível, dos perigos que afectam ou possam vir a afectar os espaços físicos, os valores e os interesses que a própria Lei acolhe. Este quadro de acção é integrado através da política de defesa nacional, cujos objectivos permanentes coincidem com os da defesa nacional.

Em termos mais gerais, o que se procura atingir é, portanto, uma situação teórica de ausência de perigos. Esta situação ou condição, a nível do Estado ou de uma unidade política, constitui o que se pode designar por segurança nacional. Esta concepção é a que tem sido seguida pelo Instituto de Defesa Nacional e por prestigiados pensadores portugueses, como é o caso do General Cabral Couto.

Sendo utópica uma situação de absoluta segurança, que obrigaria a um completo domínio mundial, procura-se um grau de segurança relativo e compatível com os recursos disponíveis para o efeito, incluindo nestes o auxílio de aliados ou amigos, se os meios próprios não forem suficientes para atingir o grau pretendido. Ambiciona-se assim neutralizar as ameaças manifestas e impedir que se tornem efectivas as ameaças potenciais.

Em resumo, a defesa nacional é a actividade desenvolvida para garantir a segurança nacional, envolvendo vários sectores do Estado. A política de defesa nacional visa alcançar os níveis adequados de segurança nacional.

A abrangência da segurança nacional

Numa visão muito redutora, o entendimento de defesa nacional aparece por vezes circunscrito à sua componente de defesa militar. A segurança nacional seria assim obtida através da acção ou dissuasão provocada pelas forças armadas, como parece sugerir a reacção a agressões ou ameaças externas.

Porém, hoje em dia, tais perspectivas estão completamente ultrapassadas, uma vez que para neutralizar ou conter as ameaças, as contribuições das áreas políticas, diplomá-

ticas, económicas, psico-sociológicas, entre várias outras, são frequentemente decisivas ou muito relevantes. A própria segurança do Estado também se exprime actualmente pelo desenvolvimento e pela chamada segurança humana, da qual dificilmente se separa.

Também não se podem esquecer as chamadas “novas ameaças”, cuja caracterização as afasta das ameaças clássicas e que referirei com maior detalhe, mais adiante.

Na verdade, quase todos os sectores de actividade do Estado podem contribuir directa, ou indirectamente, para a segurança nacional, se for necessário fazer considerações dessa natureza no estabelecimento das respectivas políticas. É ponto assente que a segurança nacional requer coordenação e mobilização de esforços, por ter natureza multidisciplinar. Como valor relativo, exige atenção permanente, já que é instável e pode-se alterar rapidamente, se não for cuidada.

As vulnerabilidades que não forem colmatadas com os recursos próprios dos Estados, ou abrem caminho às ameaças, ou exigem apoio externo, criando situações de dependência. Em condições muito adversas, restringe-se seriamente a liberdade de acção dos órgãos de soberania e, no limite, coloca-se em causa a autêntica independência nacional.

É dentro desta lógica de encadeamentos conceptuais que vou procurar inferir quais as implicações mais importantes da extensão da plataforma continental portuguesa.

As dimensões em causa

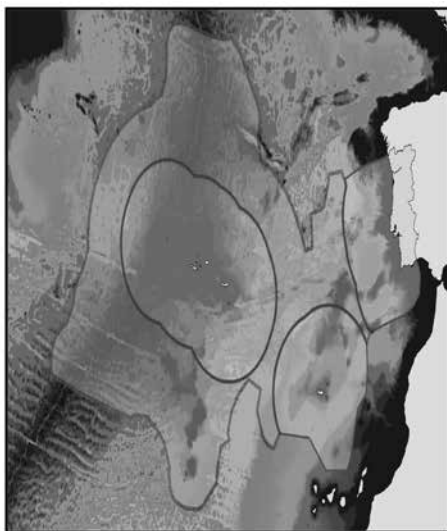
A plataforma continental portuguesa, daqui por diante designada abreviadamente por PLATCONTPORT, corresponde actualmente, grosso modo, aos fundos marinhos da área referente à Zona Económica Exclusiva, tendo uma área aproximada de 1,7 Mkm² (milhões de quilómetros quadrados).

Tanto quanto é possível estimar, a PLATCONTPORT deverá crescer cerca de 2,1 Mkm², atingindo assim uma extensão total de 3.8 Mkm². Esta matéria já foi objecto de explicação na interessantíssima palestra do responsável pela Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), Professor Pinto de Abreu, que teve aqui lugar há duas semanas.

Mas, para termos uma ideia da sua dimensão relativa, bastará referir, por exemplo, que a Índia, o sétimo maior país do mundo, tem uma superfície bem inferior a esse número, já que totaliza cerca de 3,2 Mkm².

A parte imersa da terra tem uma área de 361 Mkm², dos quais 81,6 Mkm² estão cobertos pelo Oceano Atlântico, enquanto a parte emersa tem 149 Mkm². Assim, a futura PLATCONTPORT corresponde a um pouco mais de 1% da parte imersa da terra, a 2,5% da parte emersa da terra e a 4,5 % do Oceano Atlântico.

As figuras seguintes mostram o desenho da PLATCONTPORT que se julga virá a ser aprovada e a sobreposição da sua área no continente europeu a partir de Portugal para Leste.



Área equivalente à PLATCONTPORT



Extensão da PLATCONTPORT

Note-se que a PLATCONTPORT deverá ligar o Continente e Ilhas, por constituir um *continuum* geomorfológico que vai da costa do continente até cerca de 1400 milhas, através do Atlântico. Na área dos Açores situa-se uma fatia de enormes proporções. Não sendo legítima qualquer separação, esta referência serve apenas para mostrar a importância que a posição geográfica dos Açores tem no conjunto nacional.

Os direitos sobre a plataforma continental

De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)¹, até às 200 milhas da costa, os direitos dos Estados costeiros sobre a respectiva plataforma continental incluem os recursos não vivos do solo e do subsolo marítimo e também os organismos vivos de espécies sedentárias.

Para além das 200 milhas, a exploração de recursos minerais na plataforma continental obriga ao pagamento, em dinheiro ou em espécie, a uma Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos que distribuirá essa receita, de acordo com determinados critérios, pelos Estados signatários da Convenção, beneficiando os Estados menos desenvolvidos e os que não têm acesso ao mar.

Esse pagamento corresponde a 1% do volume da produção no sexto ano de exploração e vai aumentando 1% ao ano, para se fixar definitivamente em 7%. Porém, os Estados que sejam “substanciais” importadores de um determinado produto ficam isentos de tal pagamento relativamente a esse produto.

¹ Artigo 76º e seguintes da CNUDM.

Destas disposições da CNUDM, conjugadas com outras do Direito Internacional, retira-se que o solo da plataforma continental de um Estado constitui território soberano, embora com algumas limitações. A primeira, já foi referida e diz respeito à contribuição para uma autoridade supra-nacional com base no valor das explorações minerais efectuadas para além das 200 milhas da costa. A segunda, tem a ver com o facto de os direitos soberanos do Estado ribeirinho se cingirem ao solo e ao subsolo, pelo que não se repercutem nas águas que cobrem a plataforma continental, ou seja, sobre a “coluna de água”, como é usual dizer-se.

Por outro lado, os Estados costeiros passam a ter obrigações quanto à prevenção e controlo da poluição², mas só eles podem autorizar, regulamentar e realizar a investigação científica na sua plataforma continental³.

Pese embora as limitações referidas, interessa realçar que o solo soberano de Portugal poderá duplicar, passando a ter uma superfície de quase 4 Mkm², sendo todos os recursos nele existentes pertença do país, podendo, no máximo, reduzir-se a 93 % do seu valor.

Estamos perante a última extensão territorial que se pode vislumbrar no destino de Portugal. Não é uma questão menor.

O valor do solo soberano

Sob o ponto de vista geográfico, estamos habituados a ouvir dizer que Portugal é pequeno país, o que é um erro, já que a nossa actual plataforma continental é bastante grande. Não é fácil imaginar a grandeza do que temos e do que nos espera. Parece até existir uma desvalorização psicológica que urge combater.

A confirmar-se a pretensão portuguesa com base científica, o nosso solo soberano passará a ser seis vezes superior ao actual território espanhol, incluindo os seus arquipélagos. A diferença fundamental é que mais de 97% desse solo estará coberto de água do mar.

Que valor podemos atribuir a este solo?

Valerá a pena recordar quando e como se deu o primeiro passo no sentido de valorizar a plataforma continental.

Trata-se da proclamação do Presidente Truman dos EUA, em 1945, menos de um mês antes da constituição oficial das Nações Unidas, que declarou a jurisdição sobre os recursos naturais do subsolo marítimo. A partir de então, a plataforma continental passou a ser vista como um prolongamento da massa terrestre do Estado costeiro. Seguiu-se depois uma longa caminhada jurídica até à Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que só entrou em vigor na última década do século XX. Esta atitude dos EUA antecipava os importantes benefícios decorrentes da posse duma plataforma continental. Existem já alguns dados que confirmam a presença de materiais valiosos na

² Vide Artigo 207º e seguintes da CNUDM.

³ Vide Artigo 246º da CNUDM.

PLATCONTPORT. Não se exclui mesmo a hipótese de existir petróleo em condições de exploração rentável. Mas, talvez mais importante, será o que a tecnologia do futuro vai permitir explorar e que agora não se conhece. Muitos pensam que, à medida que os recursos em terra (emersa) se forem esgotando, serão substituídos por outros extraídos do mar e do subsolo marinho. A perspectiva de obter energia limpa e inesgotável a partir do movimento da água do mar vai acrescentar valor à economia.

Hoje, não podemos calcular com rigor o valor económico em causa, mas adivinha-se que será enorme. Este assunto já foi tratado de forma exaustiva pelo Vice-Almirante Rebelo Duarte na palestra da semana passada, pelo que nada há a acrescentar.

O factor económico está inserido, a par de outros, no potencial estratégico de qualquer país. A quantificação deste potencial estratégico tem sido objecto de estudo de muitos estrategistas, tendo até alguns⁴ chegado a complexas fórmulas matemáticas, cuja aplicação directa levanta sérias objecções.

Mas, numa forma geral, todos valorizam a extensão do território como importante factor a considerar. É claro que estes os raciocínios se referem a território no sentido habitual do termo. No entanto, julgo que é legítimo valorizar de forma idêntica o território submerso, com prudentes adaptações. É sabido que há um vasto conjunto de funções que o território pode desempenhar que não são comuns ao solo marinho soberano. Mas, certo é que este não deixa de ser um prolongamento daquele.

Por um lado, está protegido por uma camada de água, mas por outro está exposto à livre circulação de navios à superfície e abaixo da superfície e até de aeronaves, no espaço aéreo respectivo.

Outro factor importante será a continuidade do solo português, até agora caracterizado pela sua descontinuidade. Na realidade, tal como mostram as figuras á apresentadas, passa a haver uma continuidade entre todas as parcelas do território nacional, através do solo soberano. Poderíamos ir de Beja à Ilha das Flores, sempre em solo Português, num veículo de rodas com capacidade para mergulhar no mar. A teoria que considera Portugal um país quase arquipelágico⁵ manterá a sua validade, mas agora com um cimento contínuo a ligar os seus alicerces.

Assim, parece-me inquestionável considerar que um aumento tão significativo da PLATCONTPORT, acompanhado do conhecimento e valorização desse espaço, darão ao país a possibilidade de uma maior afirmação na cena internacional. A sua localização no eixo Euro-Atlântico confere-lhe ainda uma centralidade que lhe aumenta a relevância.

A profundidade estratégica sairá mesmo reforçada, elevando a capacidade de sobrevivência, nomeadamente em caso de conflito grave.

No plano interno, com reflexos externos, podemos também considerar que contribui para uma maior sensibilidade dos governos para o poder marítimo, enformando uma atitude política mais activa neste âmbito, como se tem comprovado, de alguma maneira, no caso português.

⁴ Talvez a mais conhecida seja a equação de Cline. CLINE, R.S., *World Power Assessment*, 1977.

⁵ Teoria desenvolvida por Virgílio de Carvalho em várias obras, como, por exemplo, *A importância do Mar para Portugal*, Editora Bertrand, IDN, Lisboa, 1995.

De notar igualmente que, nos termos do Conceito Estratégico de Defesa Nacional de 2002, ainda em vigor, a plataforma continental faz parte do nosso espaço estratégico de interesse nacional permanente. Assim, um acréscimo deste espaço terá implicações evidentes no alcance da própria estratégia de defesa nacional.

Portanto, afigura-se legítimo concluir que temos uma oportunidade única para aproveitar este potencial no quadro de uma estratégia.

O mar no Conceito Estratégico Nacional

Têm sido vários os pensadores nacionais de elevada craveira, com especial destaque para o Professor Adriano Moreira, que têm chamado a atenção para duas questões relacionadas com a estratégia nacional.

Trata-se da necessidade de traçar um conceito estratégico nacional e de inserir o mar como um elemento basilar desse conceito.

Não cabe neste escrito discutir os argumentos de suporte desse entendimento, mas, qualquer que seja a sua moldura, a plataforma continental terá sempre um peso significativo, porque se trata de solo marinho nacional, com uma extensão vastíssima. Será certamente mais uma razão para contrariar a apologia da continentalidade⁶ e a mentalidade que a provoca.

Um dos pontos importantes a reter é a visão de Portugal não como país periférico, mas sim como país de articulação transatlântica e também de articulação entre a Europa e o Norte de África e entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, onde o Brasil e alguns Países Africanos de língua portuguesa assumem especial relevo. Estas articulações são reforçadas por terem suporte significativo no mar.

Em boa hora foi definida uma Estratégia Nacional para o Mar⁷ que assume o mar como prioridade estratégica de um projecto nacional e principal factor de identidade nacional do país. Os pilares dessa estratégia são o conhecimento, o planeamento e ordenamento espaciais e a promoção e defesa activa dos interesses nacionais. Na vasta gama de acções previstas contam-se os aspectos da defesa nacional e da sensibilização e mobilização da sociedade para a importância do mar. O programa do XVIII Governo Constitucional, conhecido na passada semana, dedica várias páginas ao Mar, reafirma os citados pilares e promete um “programa nacional de aproveitamento dos espaços marítimos, que promova a exploração científica e económica do mar, do solo e do subsolo marítimos”. É preciso definir objectivos concretos, ou, por outras palavras, definir o que se pretende fazer, para valorizar ao máximo a futura PLATCONTPORT.

A Estratégia Nacional para o Mar peca por ausência de qualquer referência aos meios atribuídos, que não constam em concreto dos enunciados, tendo as acções prioritárias revelado bastante demora na sua concretização.

⁶ Uma das características da continentalidade é a preferência pelas redes de comunicações fluviais e terrestres e redes de aeroportos. *Vide* Marques Bessa, *Cadernos Navais* n.º 20 de Janeiro - Março de 2007.

⁷ Resolução do Conselho de Ministros nº163/2006, de 12 de Dezembro.

Certo é que existe um elevado potencial que urge aproveitar. Porém, tal como sustentaram Cline, Morgenthau ou Steinmetz, para transformar o potencial estratégico em poder efectivo são necessárias várias condições, entre as quais, a vontade. O poder constitui-se como elemento essencial para ser ouvido na sociedade internacional e, mais do que isso, para obter benefícios.

Podemos inferir que o binómio das potencialidades e vulnerabilidades, sempre presente no âmbito da defesa nacional, tem aplicação específica no que respeita à PLATCONTPORT, requerendo, como sempre, vontade, conhecimento e meios.

Vontade, conhecimento e meios

A vontade nacional é uma noção muito difícil de abordar, já que se trata de algo intangível, sendo virtualmente impossível quantificar com rigor. Há contudo alguns elementos de raciocínio que estão razoavelmente estabelecidos. Como já referido, a Estratégia Nacional para o Mar contempla a sensibilização da sociedade. De facto, é preciso despertar os portugueses para os assuntos do mar, incluindo as vantagens e benefícios de uma tão extensa plataforma continental e das responsabilidades que lhe estão associadas.

Os estudos do potencial estratégico nacional demonstram que a vontade é um factor multiplicador e, como tal, se for muito reduzida, conduz à desvalorização completa de todos os outros elementos de proveito. É indispensável o papel das elites, dos políticos, dos influenciadores de opinião, dos professores, da comunidade científica, dos estrategistas, etc. Os órgãos de soberania, com relevância para os governos, têm uma função decisiva, porque um projecto nacional deve ser independente da saudável sucessão de governos com diferente composição partidária. Um projecto desta natureza deve obter a adesão e o entusiasmo da generalidade dos sectores e dos portugueses. A educação e a coesão nacional são, neste particular, aspectos fundamentais a nunca perder de vista.

A vontade manifesta-se também pelo empenhamento pró-activo nos *fora* internacionais, nas relações multilaterais e bilaterais, defendendo os interesses nacionais ligados ao mar e especificamente à plataforma continental.

No que respeita ao conhecimento, é este que permite a escolha mais adequada das linhas de acção a seguir, no sentido da maior eficiência e eficácia. É necessário estabelecer as prioridades em função do tempo e saber como enfrentar as ameaças, como reduzir as vulnerabilidades e tirar partido das potencialidades.

As lideranças e as estruturas de decisão devem ser capazes de integrar harmoniosamente os contributos do conhecimento dos vários sectores.

Em 2007 foi criada a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM)⁸ com o principal objectivo de coordenar a Estratégia Nacional para o Mar e garantir a sua articulação com outras estratégias. No que respeita à componente da estratégia relacionada com a PLATCONTPORT não são conhecidos avanços significativos. Porém, foi criado um Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, em 2008, tendo como objecti-

⁸ Resolução do Conselho de Ministros nº 40/2007, de 6 de Fevereiro.

vos, entre outros, contribuir para o conhecimento, divulgação e sensibilização dos assuntos do mar, a par com as questões da defesa e segurança marítimas e as de protecção do meio marinho e seus recursos.

Quanto aos meios é preciso determinar as capacidades que servem os objectivos e verificar se existem recursos suficientes para as preencher. Caso não haja, ou os recursos tenham que ser desviados para outras áreas, terá que se reduzir o nível de ambição. Sobre a contribuição específica dos meios navais, adiante abordaremos o assunto.

Registe-se ainda que o papel das informações estratégicas é de enorme importância para a tomada de decisões nesta área, aferindo o nível de risco a assumir. Importaria canalizar o esforço deste tipo de informações para o desenvolvimento do conhecimento situacional dos espaços marítimos de interesse para o nosso país.

Estratégia em tempo de paz

Vale a pena recordar Mahan para referir duas das directrizes da sua obra, que se mantêm perfeitamente actuais. A necessidade de se dispor de uma estratégia mesmo em tempo de paz e a ligação íntima entre a economia e o uso do mar, competindo ao poder naval proteger os interesses inerentes.

Em tempo de paz é indispensável antecipar os eventuais conflitos de interesses e graduá-los de acordo com as exigências para os enfrentar.

Numa reconsideração sobre a abrangência da estratégia em anos recentes, o General Cabral Couto chama a atenção para o papel da competição como um elemento que tem vindo a surgir com efeito semelhante à hostilidade, já que pode conduzir a uma alteração profunda da relação de forças. No limite, pode estar em causa a neutralização de uma das partes. Ora, a competição por recursos tende a tornar-se cada vez mais desenfreada, admitindo-se que as regras internacionais do sistema possam vir a ser distorcidas, ou mesmo desrespeitadas, se as carências e o poder assim o determinarem.

A problemática da PLATCONTPORT conduz de facto a uma alteração significativa de fronteiras físicas de Portugal e tudo indica que, mais tarde ou mais cedo, o valor estratégico deste novo pedaço de terra se tornará evidente.

Dadas as características especiais deste solo soberano, temos que visitar e adaptar as finalidades clássicas do uso do mar:

- O mar como espaço de soberania, agora transformado em coluna de água que cobre o solo soberano, nas circunstâncias e limites já identificados;
- O mar como fonte de recursos, sendo que agora as fontes também se encontram no solo e subsolo marinho;
- O mar como via de comunicação e de transferência de bens, no plano horizontal e também no sentido vertical, para se conseguir a exploração e o transporte das riquezas do solo e do subsolo;
- O mar como sistema ambiental, agora incluindo a eventual poluição vinda do fundo ou depositada.

Nada disto é novo, porque já existe uma plataforma continental bastante grande, com dificuldades de fiscalização. Mas a duplicação da extensão e a noção mais clara da sua importância e riqueza conferem outro nível de preocupações, face aos requisitos de defesa nacional já mencionados. Porém, há uma novidade de enorme importância: passaremos a ter solo soberano, sem termos direitos do mesmo cariz sobre a coluna de água, numa extensão previsível de cerca de 2,1 km². Trata-se da parte da plataforma continental que exceder a Zona Económica Exclusiva.

As ameaças e o seu quadro de acção

Como é sabido, todas as análises credíveis evidenciam a baixa probabilidade da ocorrência de conflitos entre Estados, envolvendo Portugal, em prazo significativo.

Contudo, também se aceita que a imprevisibilidade marca de sobremaneira o mundo actual, pelo que não será de excluir completamente aquela hipótese. Aceitando que Portugal e as alianças de que faz parte não valorizam ameaças militares directas no curto e médio prazo, analisemos, no entanto, outros perigos que se perfilam.

Nos últimos anos têm surgido um conjunto de estudos elaborados em vários países que dão maior relevo às chamadas novas ameaças, por definição distintas das ameaças clássicas.

Estas novas ameaças caracterizam-se por serem consubstanciadas por agentes não Estatais, não delimitados geograficamente, cujas capacidades são muito difíceis de avaliar. A sua classificação em internas ou externas encontra-se praticamente diluída. Por outro lado, nem sempre as intenções visam os aspectos da segurança dos Estados, podendo ser esse um dos efeitos colaterais. Outras destas ameaças confundem-se com riscos, não só pela falta de intenção estratégica, mas também pela sua origem em fenómenos da natureza, provocados ou não pela acção do homem.

Não sendo viável apreciar nesta conferência todas as ameaças não clássicas, vou concentrar-me naquelas que mais poderão afectar os interesses directamente ligados à plataforma continental.

O terrorismo transnacional surge sempre como uma hipótese a considerar. Com a difusão da tecnologia, o terrorismo apresentar-se-á mais perigoso no futuro. Todas as instalações que venham a ser colocadas na plataforma continental podem ser alvos a ter em conta. A sua protecção pode mostrar-se tanto mais difícil, quanto mais longe da costa estiverem localizadas.

Outra vertente, esta de natureza constante, refere-se à violação da Lei no que respeita aos direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental. De momento, e tanto quanto se sabe, esta hipótese parece não ter grande peso, mas deverá ser acautelada desde já, para não criar vazios no amanhã. A exploração ilegal de recursos da plataforma continental e os depósitos ilegais de resíduos são violações mais do que prováveis, não só a partir de navios de superfície, especialmente equipados, mas também através de veículos submarinos não tripulados. Sabe-se, por exemplo, que existem metais valio-

so a poucas centenas de metros de profundidade, de fácil remoção. A situação tende a agravar-se com o advento dos submarinos comerciais, que já constitui uma realidade, com presumível desenvolvimento futuro.

A poluição marinha poderá também constituir uma preocupação neste domínio, bem como a salvaguarda do património cultural subaquático⁹.

O aumento da população mundial e o crescimento do consumo de bens de toda a ordem terão como consequência uma maior competição por recursos e uma parte destes virão do solo e subsolo marinho. Esta competição, aliada à escassez de alguns bens, terá tendência a provocar conflitos de intensidade pouco previsível.

A questão das fontes de energia e de materiais valiosos, presumivelmente existentes no subsolo marinho, não pode ser perdida de vista.

Podemos ainda vislumbrar uma silenciosa e dissimulada ameaça científica, na procura das potencialidades da nossa plataforma continental (procura de conhecimento).

Têm vindo a crescer as solicitações para navios estrangeiros efectuarem cruzeiros científicos na ZEE portuguesa, atingindo mais de três dezenas por ano. Provavelmente haverá mais ainda no futuro, pelo que é necessário ter capacidade para verificar o que descobrem, conforme a Lei faculta. O desenvolvimento das ciências e técnicas do mar é fundamental para esse controlo e para gerar maior conhecimento próprio do que possuímos.

Mas talvez sejam menos visíveis as ameaças que visam privar os Estados costeiros de uma parte das suas riquezas existentes na plataforma continental. Trata-se de agendas políticas em desenvolvimento com base nos recursos comuns da humanidade e na possível incapacidade de exploração de certos materiais, que assim não podem ser colocados à disposição dos que deles necessitam. A União Europeia já regula a gestão dos recursos aquáticos vivos na ZEE (e, em parte, no mar territorial)¹⁰, incluindo a aquicultura, e nada garante que não venha a interferir nas plataformas continentais dos Estados membros. Não podemos esquecer que a União Europeia ainda não tem o modelo final definido, mas tende a atrair para os seus centros de decisão alguns dos direitos soberanos dos Estados, especialmente aqueles que possam interessar aos mais fortes. Isto parece evidente.

Na realidade, também não deixa de ser curioso, neste aspecto, que na lista das áreas prioritárias de investigação e tecnologia da Agência Europeia de Defesa constem as técnicas e análises oceanográficas e hidrográficas, bem como a energia e os materiais energéticos.¹¹

O quadro descrito deixa claro que existem ameaças variadas e ameaças potenciais mais ou menos perceptíveis. Quanto mais valiosos forem os recursos encontrados na plataforma continental, mais perigosas se tornarão as ameaças.

⁹ De acordo com o artigo 1º da Convenção das Nações Unidas sobre o “Património Cultural Subaquático”, esta expressão significa todos os traços da existência humana tendo um carácter cultural, histórico ou arqueológico, que tenham estado parcialmente ou totalmente debaixo de água, periódica ou continuamente, durante pelo menos 100 anos, com algumas excepções, como, por exemplo, os cabos submarinos e oleodutos.

¹⁰ Vide Regulamento (CE) nº2371/2002, do Conselho, de 20 DEZ 2002, relativo à conservação e exploração sustentável dos recursos haliêuticos, no âmbito da Política Comum de Pescas.

¹¹ Vide “2008 Annual Report on R&T Activities” da EDA (Agência Europeia de Defesa).

Planeamento de forças

Face ao que antecede, ninguém terá dúvidas de que se torna indispensável mostrar a maior determinação para garantir a soberania do solo e subsolo da plataforma continental em toda a sua extensão e para preservar as correspondentes riquezas.

A fiscalização permanente dessas áreas é uma responsabilidade nacional inalienável, sendo que a exploração de quaisquer recursos deve ser feita de forma autónoma, tanto quanto possível, e escrupulosamente controlada, quando não for viável com os meios próprios.

Qualquer cedência nestes parâmetros, abre portas para a perda de liberdade de acção, condicionando o Estado Português a decisões externas.

O actual sistema de forças, ou mais exactamente a componente operacional do sistema de forças, no que à Marinha diz respeito, foi definido em 2004, sem alterações muito significativas relativamente ao que tinha sido estabelecido em 1997 (aprovado formalmente em 1998), quando ainda não existiam dados suficientes para perceber cabalmente qual o aumento que se poderia reclamar para a extensão da plataforma continental.

Parece evidente que os meios necessários para vigiar e fiscalizar uma plataforma continental de 1.7 Mkm² não serão suficientes para uma plataforma continental de mais do dobro dessa grandeza. Depois, o quadro de ameaças tangíveis e intangíveis já descritas, e as responsabilidades do país, impõem a maior ponderação em termos de meios.

Há dois factores que não podem ser ignorados. Primeiro, a evolução do panorama internacional, com o seu carimbo de imprevisibilidade. Segundo, o facto de Portugal se transformar num dos países com maior jurisdição marítima do mundo, com mais de 97 % do seu solo soberano coberto pelo mar.

O assunto não terá uma solução simples. Haverá que reconhecer que não se trata apenas de meios navais, já que teremos que considerar os meios aéreos, nomeadamente os aviões de patrulha marítima e, eventualmente, meios espaciais.

Deixando a definição de requisitos desses meios para os respectivos especialistas, vou-me concentrar nos meios navais, aceitando à partida que a sua conjugação com os meios aéreos será, sem dúvida, um factor importante.

Redimensionar a Marinha

Qualquer estudo de planeamento de forças requer uma análise aprofundada, a cargo dos órgãos próprios. O que a seguir vou expor baseia-se na minha reflexão pessoal e na experiência que fui adquirindo como oficial de Estado-Maior. Trata-se portanto de um modesto contributo para o estudo desta matéria.

Antes de dar início ao raciocínio, temos que manter sempre presente a necessidade de planear a força naval a longo prazo, já que o tempo necessário para a concepção e aquisição de meios é sempre dilatado. Supondo que a Comissão de Limites da Plataforma Continental demorará cerca de 5 anos a dar uma resposta definitiva quanto à pretensão

portuguesa, já estaremos atrasados para repensar a dimensão da Marinha. Porém, tal atraso talvez não seja decisivo, na medida em que a alteração que vislumbro não se afasta muito do que já se previa no actual sistema de forças.

Paralelamente, torna-se de extrema utilidade conhecer o que existe na plataforma continental e onde se localiza. Não se trata apenas do valor económico, porque tais dados são fundamentais para decidir o quantitativo de meios de vigilância e controlo e as zonas onde devem incidir essas acções, para além das características mais adequadas dos meios. Para responder a esta necessidade é forçoso aumentar a capacidade do Instituto Hidrográfico (IH). Em princípio, não serão necessários mais navios, pois neste momento estamos bem servidos com os dois navios oceânicos e as duas lanchas costeiras. Temos que ter mais pessoal qualificado, mais equipamento científico e maior financiamento. Diria que a actividade do IH deve duplicar pelo que será necessário obter os correspondentes recursos. Os equipamentos científicos atribuídos à EMEPC poderão ser transferidos para o IH, logo que possam ser dispensados. O saber e experiência obtidos podem ser disponibilizados a outros países com carências neste sector, aumentando-se assim a visibilidade internacional e auferindo algum retorno externo dos investimentos realizados. Também deve ser instalada a capacidade para melhorar o controlo dos navios de investigação científica que operam nas águas de jurisdição nacional ou na plataforma continental.

Quanto às unidades costeiras e ribeirinhas, não me parece que haja implicações significativas, porque a linha de costa permanece inalterada. O programa de aquisição de novas lanchas de fiscalização costeira e a continuidade de outras pequenas unidades já existentes garantem a cobertura desejada.

Assim, interessará agora considerar os meios oceânicos, onde se incluem os patrulhas oceânicos, as fragatas, os reabastecedores de esquadra e os submarinos. Temos ainda que pensar nas necessidades de outros meios navais complementares.

A vigilância permanente e a intervenção sem oposição militar estará a cargo dos patrulhas oceânicos. Estão previstas 8 unidades, sendo dois com características específicas para combate à poluição.

O dispositivo deverá prever 2 na Zona Marítima dos Açores, 2 circulando nas Zonas Marítimas do Continente e Zona Marítima da Madeira. Penso que com o aumento da área de fiscalização se deve pensar em mais 1 de reforço, outro em trânsito e outro de reserva, o que totaliza 7 sempre operacionais. Para isso é necessário dispor pelo menos de 10 unidades, a confirmar com um estudo específico de investigação operacional. Estes navios devem ser facilmente adaptáveis para receber módulos que lhes proporcionem outras capacidades em termos de poluição, guerra de minas, forças especiais, veículos aéreos não tripulados, etc.

Em complemento, torna-se premente adquirir os meios e tornar operacionais os 4 destacamentos de veículos aéreos não tripulados orgânicos, já previstos, mas não financiados. Estes meios modernos darão muito maior eficácia à vigilância marítima, de forma relativamente barata.

Também me parece que devemos aumentar a capacidade em termos de equipas especializadas de abordagem, com base nos fuzileiros. Prefiro não adiantar números con-

cretos, porque os racionais demorariam algum tempo a explicar, sem razão que o justifique neste evento.

No que respeita à capacidade de intervenção musculada advogo o que é evidente, mas tende a ser esquecido: uma força naval que não tem capacidade para intervir é inútil em tempo de guerra e em tempo de paz.

Dispomos actualmente de 5 fragatas, com 5 helicópteros orgânicos, estando previstas 6 fragatas e 8 helicópteros orgânicos no sistema de forças. Considerando que se torna necessário dispor de pelo menos uma fragata permanentemente atribuída ou pronta para compromissos internacionais (seria preferível duas) e que, simultaneamente, precisamos de garantir uma força mínima de 2/3 fragatas para acorrer a qualquer ponto do solo soberano, em caso de crise internacional ou por motivo imponderável, será necessário garantir sempre 4 fragatas operacionais, o que implica a existência de 6 unidades¹².

Esta hipótese leva à permanência constante de uma fragata em zona afastada do Continente para permitir alcançar mais rapidamente os pontos longínquos da plataforma continental, aguardando a companhia de outros meios, se necessário. Os oito helicópteros são necessários para ter, pelo menos, um por cada fragata operacional, mais 2 para reserva e treino e 2 em manutenção.

Um reabastecedor de esquadra não é suficiente para cobrir os períodos de indisponibilidade para manutenção, pelo que é necessário adquirir outro ou, em alternativa, ter um navio mercante preparado com antecedência para ser adaptado a reabastecedor, embora com limitações. Sem reabastecedor, as fragatas perdem muita autonomia. Só não refiro o LPD, de enorme utilidade, porque essa necessidade nada tem a ver com a plataforma continental.

No que respeita a submarinos muito tem sido dito e escrito, nem sempre com argumentação perceptível aos não especialistas. Não me parece adequado fazer neste momento uma longa incursão nos racionais que justificam plenamente a existência dos mesmos. Vou-me centrar em dois elementos chave, que têm aplicação na plataforma continental. Trata-se do controlo e da dissuasão.

Conforme antes referido já existem submarinos comerciais e certamente vai haver muitos mais no futuro. Por outro lado, os navios de superfície podem tornar-se violadores da Lei na plataforma continental, especialmente se dispuserem de veículos submarinos tripulados ou não. Os submarinos, para além de todas as missões que podem usualmente desempenhar, serão indispensáveis para efectuar o controlo abaixo da superfície do mar e servirem de elemento dissuasor da violação da Lei na plataforma continental. Constituem mesmo o único meio capaz de exercer uma vigilância discreta e, por isso, impossível de prever e contrariar por qualquer transgressor ou opositor.

Com dois submarinos não se garante a disponibilidade permanente de uma unidade, face aos períodos obrigatórios de imobilização e necessidades específicas de treino próprio. Para manter uma vigilância efectiva e contínua por longos períodos de tempo, a

¹² Será possível ter 4 fragatas operacionais apenas com 5 unidades, mas isso corresponde a uma optimização. A sexta fragata evita que os eventuais atrasos de apontamento ou avarias inopinadas possam prejudicar a necessária disponibilidade destes navios.

distância considerável da base, são necessários 4 submarinos, sendo 3 para o ciclo operacional e um em período de manutenção. Porque os submarinos com propulsão independente do ar (AIP) são bastante dispendiosos, será adequado obter 2 novos submarinos de menor dimensão e capacidades, funcionando apenas com baterias modernas. A alternativa de adquirir apenas um terceiro submarino com AIP, como manda o sistema de forças aprovado, julgo que deverá ser profundamente reavaliada, em termos de custo-eficácia.

Após os estudos aprofundados que o assunto merece, há que elaborar um calendário de aquisições e financiar os programas, de modo a não ultrapassar um horizonte temporal do segundo sexénio da nova Lei de Programação Militar, sob pena de se perder a credibilidade internacional quanto à vontade e determinação do país para proteger e defender os seus bens e interesses no mar.

Todavia, o redimensionamento da Marinha não se reduz ao material. O ajustamento que proponho envolve certamente o recrutamento de mais recursos humanos, provavelmente da ordem das centenas.

Muitíssimo importante é o reforço do orçamento de funcionamento para permitir uma maior actividade operacional, nomeadamente o emprego muito mais efectivo das fragatas e dos submarinos. A ambição determinará o valor financeiro, que por certo será significativo, sob pena de prevalecer a fraqueza.

Considerações finais

Para terminar, vou assinalar apenas as peças conclusivas mais salientes, que julgo poder extrair da exposição efectuada.

A extensão da PLATCONTPORT é um projecto de importância transcendente para o país, com reflexos evidentes para a política de defesa nacional.

O valor estratégico da PLATCONTPORT não está ainda bem determinado, mas o seu potencial é imenso.

A salvaguarda dos interesses do Estado nos espaços marítimos sob sua autoridade exige vontade a nível nacional, conhecimento profundo e meios adequados.

Face a um quadro de ameaças difuso, torna-se imperioso reavaliar a dimensão da Marinha, no âmbito do planeamento de forças nacional.

A vocação marítima de Portugal tem um novo motivo, de grande alcance. Por isso, é preciso abraçar este desafio com entusiasmo e a mais firme determinação, tal como o fez D. João II na génese da epopeia marítima.

OS 60 ANOS DA NATO. UMA AVALIAÇÃO E A PROSPECTIVA

Comunicação apresentada pelo Presidente
Nuno Vieira Matias, em 15 de Dezembro

1. Introdução

A Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN ou NATO) celebrou este ano o seu 60º aniversário.

Tem sido uma Aliança de sucesso, esta de que Portugal é membro fundador. De forte êxito e também de marcada componente atlantista era imperioso que tal efeméride não passasse sem ser assinalada na Academia de Marinha.

Por isso, assumi dirigir-vos hoje a palavra.

É normalmente aceite que as alianças se desfazem depois de alcançada a vitória a que se propuseram.

A história relata-nos muitos exemplos ilustrativos. Basta lembrarmo-nos do fim da aliança europeia contra Napoleão ocorrido sete anos depois do Congresso de Viena, ou da forma como acabou a aliança Soviético-Americana, praticamente a seguir ao Dia da Vitória, em 1945.

Esta lógica da história já tem servido para alguns cépticos da NATO, ou pelo menos pouco crentes da Aliança, vaticinarem o seu fim. Foram, entre outros, o caso de Henry Kissinger que, em 1961, pressagiava: *“A NATO, pedra angular da nossa política externa, não se adaptou à evolução das relações estratégicas e políticas ... a não ser que o grupo de países do Atlântico Norte estabeleça um objectivo mais claro estará condenada”*.

Mais tarde, em 1982, *The Economist* afirmava que *“A Aliança do Atlântico está na fase inicial do que poderá ser uma doença terminal. A Aliança já esteve em dificuldades muitas vezes, mas esta é a pior crise”*.

Também Christoph Bertram, director do *International Institute for Strategic Studies*, já após a queda do Muro de Berlim, em 1994, afiançava que *“A NATO atravessa uma crise profunda e duradoura e pode mesmo não chegar ao fim da década”*.

E porque a Aliança está, afinal, viva já no fim da década seguinte, a actual e primeira do século XXI, tenho-me interrogado sobre as razões de tal longevidade. Essa reflexão, que aqui procurarei fazer convosco, tentará analisar brevemente o quadro de adesão de Portugal, dará algum testemunho da experiência, da convivência, que tive com a NATO ao longo da carreira, continuar-se-á com a análise, qual avaliação, do desempenho da nossa Aliança e prolongar-se-á com os sinais indiciadores de uma existência ainda com futuro. Este, o devir, será, seguramente, regido por um novo conceito estratégico, que antecipo corresponder a uma evolução na continuidade dos documentos equivalentes de 1991 e 1999.

2. A adesão de Portugal à NATO

Como se sabe, Portugal foi um dos doze países que assinaram o tratado fundador da NATO, em Washington, no distante 4 de Abril de 1949. Se nos colocarmos na situação política, na altura vigente no nosso País, diferente das democracias subscritoras do Tratado e se pensarmos no quadro da neutralidade que tinha sido sustentado durante a guerra que findara apenas 4 anos antes, parece lógico lançar pelo menos três interrogações.

A primeira tem de surgir do lado da Aliança e situa-se na razão do convite a Portugal. Porquê convidar Portugal, um país afastado do reordenamento mundial da época e, até, marginalizado desde o fim da 2ª guerra?

A segunda questão é, em certa medida, a inversa. Porquê a aceitação portuguesa do convite? Porquê o afastamento da política de neutralidade, considerada quase uma coroa de glória do regime do Estado Novo e de Salazar?

Ainda uma terceira pergunta podemos lançar. Quais as consequências para a evolução do País, em resultado desta adesão?

Procuremos para tão amplas perguntas umas respostas breves.

O porquê do convite a Portugal teve a ver, claramente, com a geopolítica e a geoestratégia que enformou o novo sistema de segurança mundial do pós-guerra. Tinha-se configurado uma forte ameaça para o Ocidente na área soviética e, para a contrariar, o sistema criado assentava em dois pilares, um em cada lado do Atlântico. O dos Estados Unidos continha o potencial estratégico de retaguarda e a garantia do sistema, enquanto que o europeu estava na linha da frente, na primeira camada de defesa, baseada nos países do Tratado de Bruxelas de 1948.

Para que o sistema funcionasse era necessário protegê-lo nos flancos N e S e lançar a ponte unindo os dois pilares. Aí, Portugal forneceria um apoio para a ponte a meio do Atlântico, nos Açores, e um dos pontos para sua amarração no Continente. As Ilhas e o Continente portugueses estavam na faixa central atlântica mais protegida de eventuais ataques provenientes do Bloco de Leste.

O binómio Açores-Continente e não apenas os primeiros, como alguns indicam, estava na base do factor geopolítico e geoestratégico que originou o convite a Portugal. A importância deste ultrapassou, minorizando, a questão do regime político do Estado Novo, de resto pró-ocidental, anticomunista, mas não democrático.

A resposta à pergunta – o porquê da aceitação do convite por Portugal – parece um pouco mais difícil de objectivar, pelo menos avaliando as opiniões de historiadores contemporâneos do Estado Novo. No entanto, parece lógico admitir que é o mesmo factor geopolítico e geoestratégico relativo ao território português, numa situação de crescente percepção da ameaça soviética, que impõe ao governo português a adesão à Aliança e não apenas a um mero acordo bilateral com os EUA sobre os Açores. Por outro lado, ser membro fundador de uma aliança que vinculava os principais países do Ocidente constituía um enorme elemento de prestígio para o País e para o seu governo.

Numa perspectiva diversa, Albano Nogueira considera ter-se tratado para Salazar de um imperativo ético, “uma cruzada” contra o comunismo em defesa da civilização oci-

dental e cristã. Ainda noutra perspectiva e segundo Nuno Severiano Teixeira, a “inclusão de Portugal e a exclusão da Espanha na Aliança conferiam à política externa portuguesa um lugar de preponderância no quadro peninsular” que muito terá pesado na decisão de Salazar.

Quanto à terceira questão, a das consequências, pode afirmar-se que foram muito positivas em termos de política externa e de política de defesa. De facto, a entrada de Portugal na NATO veio confirmar a constância de vectores históricos da política externa, como a opção atlântica e a aliança com a potência marítima dominante, assim como evidenciou a hegemonia portuguesa na Península, em termos externos. Deu, ainda, um forte incremento às relações bilaterais com os EUA. No âmbito da política de defesa, as consequências foram igualmente marcantes, com expressão muito visível no reequipamento das nossas Forças Armadas, na modernização das infra-estruturas e na reorganização e na actualização doutrinária, tecnológica e tática dos três Ramos.

Em particular, na Marinha o interesse pela NATO conduziu a um entusiasmo contagiante pelas novas tecnologias, táticas e conceitos operacionais. Foi um mundo novo que se abriu, onde as guarnições dos nossos navios se sentiam motivadas e com capacidade para aprender e demonstrar qualidade.

3. Um testemunho

Menos de dez anos depois da adesão à NATO, quando entrei para a Escola Naval, tive o primeiro contacto com a Aliança, materializado no estudo das noções da sua organização e no começo da aprendizagem da tática e das comunicações NATO. Manuais como o *ATPI – Allied Tactical Publication 1* ou os diversos *ACP – Allied Communications Publication*, eram verdadeiras “bíblis”, indiscutíveis, que, desde o princípio da década de 50, revolucionavam a tática naval nacional, ainda com resquícios perceptíveis em livros escolares de conceitos exemplificados com a Batalha da Jutlândia. As dezenas, talvez centenas, de manuais de tática, procedimentos e comunicações eram como que um admirável universo desconhecido. Admirável, mas difícil pelo estudo profundo que envolvia, para mais sempre em inglês, no caso dos oficiais, e com apenas alguns livros, poucos, traduzidos para uso sobretudo das praças.

Mais tarde, a meio da década de sessenta, como oficial especializado em artilharia e servindo na direcção técnica respectiva, observei uma amostra de uma tarefa gigantesca que a nossa Aliança estava a levar a cabo. A da standardização de material, de procedimentos técnicos, de nomenclatura, etc. que visavam conseguir uma interoperabilidade perfeita. Aspectos complexos como a medição de parâmetros de balística interna e externa, a transmissão automática de dados ou mesmo questões mais simples como a adaptabilidade das mangueiras dos petroleiros, a padronização de combustíveis ou a elementar marcação de embalagens de munições, todos eram definidos nos *Standardization NATO Agreements – (STANAGS)*. Tudo, nos mais pequenos detalhes, tinha de ser acordado por todas as nações. E sublinho a palavra acordado, porque não era imposto.

Tem sido um esforço que se tivesse de ser medido em páginas escritas, seguramente atingiria cifras de milhões.

Comecei cedo a entender a cultura vantajosa do consenso e a do respeito por todos os membros, mesmo os pequenos. Foi uma ideia que viria a reforçar em 1983-1984, quando testemunhei o funcionamento da Esquadra Permanente do Atlântico – Standing Naval Force Atlantic –, onde, como comandante do NRP Cte. João Belo, estive integrado por duas vezes. Os navios, de nove nacionalidades, operavam em conjunto tão bem, ou mesmo melhor, na opinião de alguns, do que se pertencessem a uma só Bandeira. Em grandes exercícios, juntavam-se-nos muitas dezenas de navios de superfície, de submarinos e de aeronaves e era impressionante verificar como a colossal máquina de guerra interagia e era eficiente. Relembro a forma elogiada como um dos meus segundos-tenentes coordenou a defesa aérea da Força, feita com caças ingleses contra aviões de ataque de várias nacionalidades. E recordo ainda a exímia perícia com que os nove navios reabasteciam, a navegar, às vezes com mar mexido, a partir de um petroleiro de uma qualquer dessas marinhas, mesmo de noite. O processo consistia em posicionar com grande rigor uma fragata de cada bordo do petroleiro e uma à popa, navegando a curtíssimas distâncias, com mangueiras e cabos diversos passados. Isso permitia que a vulnerável operação estivesse concluída, para as nove sequiosas fragatas, em cerca de três horas.

Comparei, meses mais tarde, esta eficiência com a de uma força soviética que cruzou, de Norte para Sul, a nossa área marítima. Durante a vigilância que fui mandado fazer, observei que o petroleiro “Boris Chilikin” demorou 12 horas a reabastecer os três *destroyers* que navegavam em companhia. A minha guarnição, qual equipa vencedora de que todos faziam parte, exultou com a comparação, tão positiva. Isso só tinha sido possível devido, sem dúvida, ao nosso melhor material, mas, acima de tudo, a muito treino, a uma muita afinada organização e também a boa mão de leme.

Percebi, até, o orgulho que, do grumete ao comandante todos tínhamos em fazer parte de tal equipa multinacional que operava bem no mar e que se relacionava com grande amizade e respeito, em terra.

Foi, igualmente, o espírito de missão, o sentido de busca do consenso e o valor da consideração multinacional que encontrei entre a comunidade que servia no Quartel-General do Iberlant que tive a honra de comandar nos meados da década de 90. Nessas funções, ao falar para um curso de políticos de países recentemente saídos de trás da “Cortina de Ferro”, recordo que, ao responder à questão de qual seria a maior dificuldade a ultrapassar pelos países candidatos à NATO, se a estrutura de forças, se o orçamento, lhes respondi que considerava como mais difícil a obtenção do espírito de procura do objectivo comum e a aquisição da cultura do consenso.

Continuo hoje a manter a mesma opinião.

4. A avaliação

Essa é uma percepção que obtive da experiência directa. Contudo, a avaliação mais distante e ampla que tenho feito da nossa Aliança não contradiz em nada essa ideia de raiz prática. Antes a reforça.

De facto, a NATO criou um notável espírito de coesão e de solidariedade, mantido apesar dos sucessivos alargamentos e sedimentou valores e capacidades verdadeiramente únicos, que seria agora desastroso para o Ocidente serem perdidos.

Trata-se de um património moral resultante do somatório de um conjunto de factores de grande significado, que posso tentar sintetizar nos seguintes pontos:

- Existe uma grande identidade quanto ao interesse vital comum, traduzido como “a defesa da integridade territorial e do respeito pela soberania de todos e de cada um dos seus membros”. Trata-se do conceito da “defesa colectiva”;
- Este entendimento é comum aos Estados membros que estão em consonância quanto ao modo de conseguir a sua defesa, para o que muito contribui a mesma base cultural, alicerçada nos valores do Ocidente;
- A NATO, ou os seus membros, têm tido a sabedoria de sobrepor aos interesses individuais o interesse comum;
- A cultura do consenso, desenvolvida ao longo de décadas, em todos os patamares da organização da Aliança, tem facilitado a tomada de decisões por unanimidade;
- O processo decisório torna-se aparentemente simples pela visão comum dos “valores, objectivos, propósitos e modos de agir” inscritos nos documentos conceptuais da Aliança;
- As limitações de soberania que a Aliança provoca são muito limitadas e encontram valiosa compensação nos resultados obtidos. São aliás constrangimentos incomparavelmente inferiores aos impostos pela União Europeia. (Compare-se o que se passou em 60 anos de Aliança com o que já aconteceu em 23 de adesão à UE. Por exemplo, desde 1 de Dezembro perdemos totalmente a soberania sobre os recursos vivos do mar, por força do Tratado de Lisboa).

Neste quadro de partilha de interesses e de valores comuns, a NATO tem-se adaptado às enormes mudanças da situação internacional e tem demonstrado uma grande capacidade para acomodar pressões externas, evoluindo também no seu conceito estratégico já reformulado por duas vezes depois do fim da Guerra Fria.

Durante as celebrações do meio século de vida, a NATO promulgou um conceito estratégico, que substituiu o de 1991. Agora, com seis décadas acabadas de cumprir, está prestes a surgir um novo conceito, a aprovar no próximo ano, provavelmente aqui, em Portugal.

5. A prospectiva

É sempre arriscado fazer previsões a curto prazo, mas não me parece impossível prospectivar a NATO na próxima década, nem alguns aspectos do seu novo documento enquadrador da estratégia a seguir. Atrever-me-ia a dizer que haverá uma evolução com continuidade, adaptada ao móvel ambiente político internacional, considerado em fronteiras tão alargadas quanto o mundo em que vivemos.

De facto, e indo mais longe do que a avaliação que já fiz, parece haver na NATO muita sabedoria para garantir um caminhar contínuo. Ocorre-me a frase do primeiro Secretário-Geral que, logo em 1949, sintetizou as três funções da Aliança: “Keep the Americans in, the Russians out and the Germans down!”

É um princípio ainda hoje válido, certamente merecedor de alguma ironia para nós, no extremo da Europa, mas encarado, possivelmente com grande seriedade pelos países do centro-leste europeu. De facto, a questão da Alemanha unificada levanta velhos fantasmas na Europa. Basta lembrarmo-nos de declarações de líderes europeus há alguns anos, reticentes quanto à reunificação da Alemanha pelos riscos que comporta. Chirac ironizou mesmo “que gostava tanto da Alemanha que preferia que houvesse duas”. Recentemente, durante as comemorações dos 20 anos da queda do Muro, esses receios, velados ou não, apareceram nos discursos.

Sarkozy foi mesmo muito claro ao relembrar que a Alemanha tinha estado na origem dos dois cataclismos que devastaram a Europa no século XX. A memória dos europeus foi avivada quanto ao papel da NATO na estabilização interna do seu Continente e isso pode ter pesado bastante na decisão francesa de, depois de 43 anos de ausência, ter voltado a integrar a estrutura militar da Aliança Atlântica.

Por isso, a ideia do 1º Secretário-Geral de “Keep ... the Germans down” parece continuar válida.

Também a continuidade dos três pilares fundamentais da Aliança parece manter-se inquestionável. A “defesa comum” como objectivo primeiro, secundado pela solidariedade e capacidade garantidas pelo “elo transatlântico” e a “dissuasão nuclear”, o terceiro, são princípios que certamente se manterão. Este último tem, até, intensidade e actualidade preocupantemente renovadas.

Esta sabedoria parece-me continuar presente nos documentos publicados pela Cimeira de Chefes de Estado e de Governo, comemorativa dos 60 anos da Aliança, que teve lugar em Estrasburgo – Kehl, em 4 de Abril passado.

Ao longo dos 62 pontos do vasto documento principal, entende-se a continuidade, logo na reafirmação inicial dos “valores básicos, princípios e propósitos da nossa Aliança” e também a ideia da evolução ao indicar, de seguida, que “a corrente transformação da NATO fortalecerá a capacidade da Aliança para confrontar as ameaças actuais e as emergentes no século XXI, incluindo a existência de forças projectáveis bem preparadas para a condução da gama completa de operações e missões militares no seu território e para além dele, na sua periferia e a uma distância estratégica”.

Parece-me de salientar o detalhe usado na especificação da área de actuação, incluindo a expressão: “a uma distância estratégica”. Trata-se, claramente, da assumpção de fronteiras de segurança alargadas ao globo terrestre, como, de resto, a intervenção no Afeganistão já materializa.

Estes tópicos iniciais do documento constituem a introdução para um largo conjunto de ideias a seguir metodicamente explanadas. No seu todo, penso tratar-se de uma directiva, ou mesmo da directiva, para a produção do novo conceito estratégico da NATO.

As questões de natureza política ocupam o maior conjunto de tópicos, ultrapassando em muito as referências à estrutura de forças, à organização da Aliança e ao controlo de armamento.

Do todo, valerá a pena evidenciar alguns aspectos, mesmo de forma necessariamente breve.

- a. Os Chefes do Estado, pensando no futuro, evidenciaram o seu empenhamento numa aproximação comum aos desafios da paz e da segurança na área Euro-Atlântica, aproveitando as possibilidades das actuais instituições, NATO, União Europeia, Organização para a Segurança e Cooperação na Europa e o Conselho da Europa. Também é salientado o progresso conseguido na cooperação e na coordenação entre NATO e as Nações Unidas, nomeadamente com a declaração conjunta feita no ano passado.
 - b. O relacionamento com a Rússia é abordado a partir de diferentes azimutes. Segundo um, é referida a importância do diálogo e da cooperação, numa aproximação comum frente às actuais ameaças e desafios, como, por exemplo, a estabilização do Afeganistão, o controlo de armamentos, o desarmamento, a não proliferação das armas de destruição em massa, gestão de crises, contra-terrorismo, contra-narcóticos e contra-pirataria. Num diferente sentido, a Rússia é vista com preocupação pelo seu relacionamento com a Geórgia pela não implementação, ou “suspensão” desde 12 de Dezembro de 2007, do regime das Forças Convencionais da Europa (CFE) e também pela falta de cooperação com os Estados Unidos quanto à defesa anti-míssil.
 - c. O alargamento da NATO é abordado lembrando que o Artigo 10 do Tratado de Washington abre a porta a todas as “democracias europeias que partilham os valores da nossa Aliança e que queiram e sejam capazes de assumir as responsabilidades e obrigações de membro.” É feita referência específica aos casos da Macedónia, dos Balcãs Ocidentais, da Bósnia Herzegovina, do Montenegro, da Ucrânia e da Geórgia, assim como ao primeiro partenariado individual da Sérvia com a NATO.
 - d. Muito provavelmente, o novo conceito estratégico referirá a necessidade da contínua adaptação e evolução das forças da NATO para fazerem face aos desafios que se enfrenta. Logicamente, deverão ter mais capacidade de projecção, de sustentação e de interoperabilidade, para além de deverem ser servidas pelos mais evoluídos sistemas de comunicações e de tecnologias de informação, também capazes de proteger a Aliança contra ataques cibernéticos. Daqui resulta a preocupação quanto aos investimentos, sobretudo por parte dos parceiros europeus cujas capacidades tecnológicas são, claramente, menos evoluídas do que as dos americanos.
- De facto, a relutância europeia quanto a dispêndios com a defesa é uma condicionante ao harmónico desenvolvimento actualizado das forças NATO no seu todo, como preocupante é a falta de espírito de sacrifício humano dos europeus

quando se trata da segurança comum. A memória é curta quanto à dimensão dos cemitérios americanos na Europa, com as suas cruces de sacrifício pela salvação do velho e sangrento continente.

- e. Outra área de atenção do documento é a do desarmamento, do controlo de armas e a não proliferação de armas nucleares. Em 2010, durante uma conferência, será passado em revista esta problemática donde se espera um resultado positivo.

Parece-me, pelo exposto, poder concluir que a Aliança Atlântica tem uma história de sucesso e que, apesar dos seus 60 anos, continua funcional. Está, até, a ser cortejada por várias nações, como a Arménia, Azerbaijão, Geórgia, Moldávia e Ucrânia. São diversos os que querem entrar e nenhum pretende sair e até mesmo a França, que esteve fora de estrutura militar, regressou passados longos 43 anos.

A NATO continua forte e a última Cimeira deu uma prova da sua coesão. O único problema que transpareceu foi o da disputa entre a França e a Alemanha, quanto ao local da cerimónia.

Por isso, e para terminar, não resisto em transcrever, traduzindo, o último parágrafo de um artigo de Josef Joffe na publicação semanal “Time:”

“Enquanto os presidentes americanos vierem para jantar e os líderes europeus competirem para os receber, a NATO sobreviverá. As instituições moribundas não são elogiadas nem condecoradas. Por isso, podemos esperar já pelo septuagésimo aniversário da Velha Senhora em 2019”.

COMUNICAÇÕES DE ANOS ANTERIORES*

* O texto da comunicação seguinte não fora incluído nas *Memórias* 2008 por falta de espaço

A ARQUITECTURA NAVAL PORTUGUESA ANTIGA OS “TRATADOS” E AS TRAÇAS

Comunicação apresentada pelo académico
Hernani Amaral Xavier, em 11 de Março de 2008



INTRODUÇÃO

A Descoberta da Pólvora

Como se sabe, no passado os portugueses nunca foram muito atreitos a escrever.

A grande maioria da população era iliterata e os que sabiam o B A Bá, tinham outras coisas que fazer.

Não admira pois que se note uma falta crónica de documentos-fonte quando se procura deslindar os factos para se fazer a História dos Descobrimentos e até mesmo a História moderna.

Mas o que o historiador não pode fazer é deixar de continuar a procurar documentos em Arquivos e Bibliotecas, nem parar de vasculhar entre aqueles que existem, que já são conhecidos há muito tempo, e neles exercer todos os seus possíveis dotes, lendo, aprendendo, analisando, interpretando, comparando, até que, deste paciente trabalho, obtenha os apontamentos e notas, já limpos e escorritos, que constituirão o esqueleto da obra que irá tentar.

Timothy O'Neill na Introdução do seu Livro "Merchants & Mariners in Medieval Ireland" citando dois autores de uma outra obra diz "...Que a História da Irlanda Medieval seja imperfeitamente conhecida, fica a dever-se não tanto à falta de material, quanto à imperfeita exploração daquilo que existe...". Pelos vistos, lá como cá...

Outro estudioso destas coisas de contrução naval, o italiano Bellabarba pedia há tempos no Mariner's Mirror que alguém o elucidasse sobre os termos navais "orça" e "poja". Sabe-se que a vela latina é originária do Mediterrâneo, e se de lá os portugueses as aprenderam a utilizar, foram os portugueses, por condições específicas do Atlântico, que desenvolveram a sua aplicação entre ovéns, pelo menos desde o século XV para que, cingindo a vela ao mastro com a troça e utilizando as carregadeiras para subir a vela à antena, pudessem fazer uma rápida e segura manobra de cambiar por davante, passando o carro da antena por ante a ré do mastro. Estas alterações permitiam ao navio bolinar muito cingido ao vento ao contrário do que sucedia no Mediterrâneo e no Índico.

O cabo que segurava o carro para BB, chamava-se *orça*, e o de EE, denominava-se *poja*. Mas havia um outro cabo seguro no carro, que servia para trazer a vela ao mastro, e depois novamente à proa, chamado "*novelha*". A técnica desde sempre seguida no Mediterrâneo e no Índico, era a de cambiar em roda. E esta nova técnica de cambiar por davante inventada pelos portugueses, só viria a passar ao Mediterrâneo já bem entrado o século XVI. Este facto não era conhecido do Sr. Bellabarba, daí a sua confusão.

Por outro lado, também é importante não esquecer que os historiadores actuais não foram, nem de longe nem de perto, aqueles que primeiro se começaram a debruçar sobre a Arqueologia Naval Portuguesa Antiga; desde finais do Século XVIII que muitos Homens do Mar, Eruditos e Historiadores, com mais ou menos recursos, com mais ou menos conhecimentos e habilidade, têm vindo a tratar este assunto e com a leitura das suas obras, muito se aprende.

Damos aqui um outro exemplo: em 1888 foi publicado em Lisboa um livro importante, da autoria de José Cândido Correa, a *Memória acerca das Construções e Armamentos Navais*, que pouca gente hoje lerá e conhecerá, e que julgamos ser a primeira obra em português que nos fala da construção naval da antiguidade, em que o autor disserta sobre a construção dos Dromons e Galeas e outros bávios do Mediterrâneo, e retira trechos de autores antigos, que estuda, como o Imperador Leão X, Crescentio, Pantero Pantera, Barbo e Piccheroni, mas também dos livros *Ordo factus super mensuria galearum de Romania et Syria*, do de Magliabecchiani, conhecido como a *Fabrica di Galere*, do *Capitulare nauticum*, do *Consulado do mar*, das *Crónicas de Ville-Hardouin* e de *D. Lopes de Ayalla*, dos trabalhos de *Jal*, obra da qual retirámos para o nosso computador 283 notas, com citação das respectivas fontes, sobre os assuntos mais diversos da construção naval e a náutica em geral antigas, que não encontrámos citadas em quaisquer outras obras e cujo estudo só de alguns anos para cá começou a ganhar importância.

Devemos a Cândido Correa o termos aberto os olhos para estas questões e a busca que a partir de aí, levámos incessantemente a cabo, para obter algumas das obras citadas ou delas conseguir transcrições.

Ler é saber, e quem não conhecer e ler tantas obras importantes do passado, que tratam assuntos já estudados e esclarecidos, muitas vezes é levado a concluir que acabou

de “descobrir a pólvora”, roubando despidoradamente o devido crédito aos Chineses, ou dando aos Chineses outros créditos que eles não merecem, como fez o Senhor Menzies.

Esta pequena Introdução pareceu-nos devida em razão do assunto que aqui vimos tratar.

CAPÍTULO I

As Fontes, directas e indirectas

De facto, as fontes directas conhecidas sobre a construção naval portuguesa dos séculos XV e XVI, não são muitas, nem em muitos casos, são verdadeiramente inteligíveis. Para se recolherem dados correctos e credíveis, é preciso ter alguma prática de leitura dos manuscritos desta época, o conhecimento claro dos termos que se utilizavam para exprimir várias ideias e uma paciência de Job para se conseguir extrair, de várias páginas, duas ou três linhas de ideias que façam sentido. Damos também aqui dois exemplos:

- quem fizer leitura cruzada das obras do Pe. Fernando de Oliveira, ficará sem conhecer cerca de metade daquilo que ele pretendeu transmitir, tantas são as metáforas e parábolas com que ele semeia o texto, tantas são as citações de clássicos que nada ajudam a compreender as questões, antes as complicam, tantas são as explicações filológicas e etimológicas que utiliza. A outra metade dá para muito longas locubrações. A escrita deste autor é quase gongórica e a sua leitura difícil e maçadora, se o leitor não a tomar como missão a cumprir. Ainda por cima, alguns dos termos da construção naval que usa, não correspondem aos termos utilizados por outros autores, porque são por ele inventados. Finalmente, se se pode conceder ou não, dar a Oliveira o título de prático do mar, pelas navegações que fez, julgamos que ninguém se atreverá a dizer, sem provar, que ele tivesse sido um prático da construção naval, que tenha crescido nesta actividade como aprendiz, carpinteiro de ribeira e mais tarde oficial aprovado. Muito do que escreve é teórico, e provavelmente nunca teria sido aplicado a sério, nas Ribeiras, apenas corresponde à sua visão das coisas “como deveriam ser”.

Mas lá chegaremos.

- os manuscritos de Manuel Fernandes e de Gonçalo de Sousa, ambos provenientes de uma mesma fonte anterior, conforme oportunamente julgamos ter provado, ou foram recolhidos em discurso directo, principalmente o de Gonçalo, o que explicaria os constantes erros de percepção, de bastas emendas antecedidas da fórmula “digo”, as permanentes explicações remissivas de coisas anteriormente faladas e até as gravosas lacunas no texto, em que o escritor perdeu parte da frase que tinha sido dita, ou teria sido recolhido de um texto em forma dialogal, como o de Tomé Cano, e que tanto se usava naquela época, a que o escritor, seguindo a forma de Marcos Aguilar, tentou expurgar dessa forma e torná-la texto corrido.

Hoje, depois de muitas revisitações a estes textos, diríamos que Gonçalo de Sousa recebeu o texto em discurso directo e que Manuel Fernandes talvez tenha mandado copiar uma versão escrita, que o copista não entendia e não foi capaz de copiar integral e inteligentemente, ou que já estaria truncada.

Mas dos dois manuscritos juntos, consegue-se chegar a um texto aceitável e suficientemente credível, depois dos extractos terem sido comparado com outras fontes.

- Também até agora nunca ninguém tinha reparado, por falta da necessária leitura, que as *Advertências de Navegantes*, de Marcos de Aguilar, que não vamos mencionar por imerecido, é uma cópia nem sequer muito disfarçada do texto de Thomé Cano, em que o autor, pela dificuldade de transformar codos em palmos de goa e rumos, aplica as medidas de Cano...mas em côvados de 3 palmos, não dando sequer grande importância à diferença entre côvados (0,660 m) e os codos (0,574 m).

Estas são as fontes directas que genericamente têm sido apelidadas de “Tratados”, quando nenhuma delas verdadeiramente o é.

- A única obra das que conhecemos que mereceria a utilização do termo Tratado, tivesse ela sido completada, é o *Livro Primeiro da Architectura Naval*, de João Baptista Lavanha que, naquilo que deixou escrito, não ultrapassa o escopo de uma Introdução à matéria. Porque o seu propósito era o de escrever um Tratado, porque o discurso é claro e está organizado de forma inteligível, porque as matérias são tratadas de forma lógica e bem encadeadas umas nas outras.
- E, no entanto, o seu autor não era prático da construção naval, não tinha aprendido estas matérias, nem o seu específico vocabulário, durante a sua formação educacional ou profissional, mas antes outras matérias relacionadas com a Matemática e Geometria, como convinha a um Engenheiro do Reino e Cartógrafo-mór. Provavelmente a sua nomeação para Cronista-mór teria sido devida à sua erudição e conhecimento da História de Portugal, atestados em outras obras. A redacção final do *Livro Primeiro*, à falta de melhor datação, pode ser datada de cerca de 1598, pois é esta a data das duas Traças de Sebastião Themudo e Gonçalo Rodrigues, das quais teria retirado apontamentos para o escrever, e que Lavanha teve o cuidado de apensar ao manuscrito, depois de assinadas por cada um deles e atestadas com a sua assinatura.
- Donde resulta que os três únicos textos genuinamente escritos por dois bons Mestres de Ribeira, reputados profissionais do seu tempo, são as Traças de Sebastião Themudo, do seu filho Valentim Themudo e de Gonçalo Rodrigues.
- O descobridor do manuscrito do *Livro Primeiro* em Madrid, o Dr. Pimentel Barata, caiu no lamentável erro de tomar as palavras “ordenada por” como significando “encomendada por” ou “mandada fazer por”, quando “ordenado”, naquele tempo, significava simplesmente “posto por ordem por” ou “composto por”.
- E no entanto, este erro teria certamente logo sido corrigido se tivesse lido, quase no fim do texto da Traça assinada por Themudo, aquilo que Lavanha escreveu: “...e com esta Traça todos os navios e naus que tem feito o dito Sebastião Themudo, disse que eram boas de leme, de vela e de mar de través...”, o que afinal

condensa em poucas palavras tudo aquilo que se podia exigir de um excelente navio de vela.

- Com este lamentável erro, o Dr. Pimentel Barata viria a retirar a estes dois Mestres da Ribeira de Lisboa, o crédito que indubitavelmente merecem, e por isso muita gente fala de Lavanha e não estuda as Traças que estão apenas ao Manuscrito, em si muito mais importantes do que o texto de Lavanha.
- Porque estas Traças não são teorias de um Padre gramático, humanista e aventureiro que nunca praticou na Ribeira, nem uma recolha de Traças alheias como fez Manuel Fernandes ou Gonçalo de Sousa, nem sequer a tentativa de um ilustre Engenheiro do Reino, Cartógrafo e Cronista-mór, que ocupou os seus ócios em aprender matérias difíceis e que desconhecia, para ganhar os conhecimentos necessários para escrever o que talvez viesse a ser um Tratado da Construção Naval Portuguesa, que seria até o primeiro composto no mundo sobre o tema, tivesse ele sido completado. Não, estas Traças são as únicas até agora conhecidas de três genuínos Mestres de Ribeira de Lisboa, dois nomeados simultaneamente para o cargo por Alvará del-Rei de 12 de Outubro de 1607, e contêm as regras iguais àquelas que eles efectivamente utilizavam para construir os navios da Carreira da Índia, melhor ou pior preparados para arrostar com os perigos que aquela navegação lhes impunha.
- Muito se tem falado sobre estes textos, desde a sua publicação, com a excepção das inéditas *Coriosidades*, de que já temos feita a transcrição para letra de fôrma e a sua versão em Português corrente, caso alguém as queira vir a publicar.
- Há quem os tenha apelidado globalmente de Tratados, quando na realidade nenhum deles o é; há quem deles tenha retirado complicadas teorias de matemática, que lá não estão, para além da utilização de um cordel, esgavarote e almagra para traçar o risco nas madeiras; há quem deles tenha feito deturpadas citações e até aplicado confusas extrapolações, que não são admissíveis em História.
- Mas tanto quanto sabemos, ninguém se preocupou em examinar e analisar cuidadosamente os textos de todas estas obras, compará-los exaustivamente com os desenhos, onde os há, verificar e extrair o inquestionável e apontar os erros, e desse estudo retirar conclusões lógicas, e fazer comparações com as obras que sobre o tema têm sido publicadas lá fora. Nada !
- Mas como sobre este assunto existem milhares de obras de historiadores estrangeiros a quem a matéria tem interessado verdadeiramente, muitas de carácter geral mas também muitas específicas em relação ao espaço e ao tempo, que ninguém lê, chega-se à conclusão inevitável de que temos andado a tentar “inventar a pólvora !”.
- Daqui a razão desta Comunicação, que vos vem trazer uma pequena parcela daquilo que julgamos ter aprendido com intensa e variada leitura, ao longo de quatro décadas.
- De uma boa parte do que havia a dizer sobre os textos de Manuel Fernandes e de Gonçalo de Sousa, já aqui tivemos o prazer de vir comunicar o nosso pensamento. E foi apenas uma Introdução ao estudo dos textos; faltou e falta fazer

(porque ninguém se interessou em retomar as pistas que deixámos, boas ou más que elas fossem) o estudo técnico-crítico de conceitos e ideias, e de os tentar localizar no tempo e no espaço.

- Mas já merece a pena mostrar a Traça proposta por Valentim Themudo e a crítica que faz às naus em construção na Ribeira de Lisboa, em 23 de Setembro de 1623.
- Da enorme multitude de matérias que se podem discutir sobre a construção naval portuguesa antiga, com bases credíveis e provas evidentes, escolhemos duas apenas de modo a caberem no tempo de que dispomos e não aborrecermos V. Exas, com aquilo a que a nossa juventude hoje chama de “séca”.
- Iremos apontar algumas, apenas algumas, das contradições expressas no *Livro da Fábrica das Naus*, de Fernando de Oliveira e tentar demonstrar alguns pontos que sobressaiem destas fontes, quanto às medidas dos vários componentes da ossada e do traçado da caverna mestra.
- E isto porque perseguimos a verdade histórica, dentro do conceito do pensador francês André Gide: “...Acredita em quem procura a verdade, mas duvida de quem a encontrou...”

CAPÍTULO II

Confronto das Traças dos vários autores conhecidos

Do confronto entre os textos dos sete autores e os desenhos de três, que estudámos por ordem cronológica, Fernando de Oliveira, Sebastião Themudo, Gonçalo Rodrigues, João Baptista Lavanha, Manuel Fernandes, Gonçalo de Sousa e Valentim Themudo, tornou-se clara a existência de duas “escolas” em contraste e um período de transição:

A Escola a que chamámos “Antiga”, basicamente representada por Fernando de Oliveira e alguns seguidores, e a Escola que apelidámos de “Moderna” que, escrita em 1598, tem que ser atribuída a Sebastião Themudo e depois a seu filho, Valentim Themudo.

Dois autores andam em zonas intermédias destas duas Escolas, nomeadamente Gonçalo Rodrigues e Manuel Fernandes, e outros dois autores, João Baptista Lavanha e Gonçalo de Sousa, nalguns pontos, seguem as inovações de Themudo.

Apenas como referência, acrescentámos à Tabela dos autores acima nomeados, uma parte dos cadernos de encargos do *Livro Náutico* referentes a uma nau e um galião (cuidado que este manuscrito é um documento de Armazém, um Caderno de Encargos, não é uma Traça), a Traça de Tomé Cano referente a uma nau de 12 codos de manga e a nau de 22 codos, da “Ordenanza” de Filipe III de 1618 e juntámos ainda uma Traça proposta por Valentim Themudo, em 1623.

Também chegámos à conclusão de que, a pesar de algumas diferenças pontuais de pequena importância, também Tomé Cano e as “Ordenanzas Espanholas” de 1613 e 1617 seguem alguns dos novos conceitos de Themudo, que lhes é anterior mais de uma década.

Para se chegar a esta conclusão, é preciso rever a anterior História dos navios e das navegações dos portugueses depois de aberto por mar o caminho para a Índia porque, de acordo com o princípio de Ockham, muitas vezes não se tem em conta que os caminhos mais simples acabam por nos deixar mais próxima a verdade que se busca. Tenhamos presentes os seguintes factos:

- Até meados do séc XVI, o Índico e até mesmo parte do Pacífico, eram domínio indisputado das armadas portuguesas e apenas no Atlântico, tivemos que nos defender dos ataques dos piratas franceses, desde sempre considerados na Europa como os ladrões do mar, e desse passado, ao contrário da nossa prática, muito se orgulham as numerosas “*cité corsaire*”, desde S. Jean de Luz até às costas da Bélgica.
- Outra ameaça provinha dos piratas argelinos e marroquinos que infestavam a costa. Para estes dois perigos, entre o tempo de D. João II e de D. João III, satisfaziam as Esquadras do Estreito, dos Açores e a de Guarda-costas.
- Os canhões inventados por D. João II e D. Manuel, já de si pesados, eram utilizados em pequeno número, montados sob a tolda e castelo da proa em naus cujos cascos estavam mais preparados para o transporte de mercadorias do que para a guerra.
- No entanto, tal como já havia sucedido com as caravelas, teriam obrigado, pelo menos logo a partir da experiência da construção da nau grossa de D. João II, que Colombo no seu *Diário* afirma como sendo “...la más bien artillada de artilleria y armas que diz que nunca nao se vido ...”, a um reforço do liame das cavernas e balizas.
- Mas também não temos qualquer dúvida de que a partir das naus que Pedro Álvares Cabral levou à Índia, e depois, nas caravelas redondas e galeões que compunham as escoltas e nas armadas do Estreito, de guarda-costas e dos Açores, toda a estrutura do casco teria sido de novo reforçada, dado que as anteriormente construídas não aguentariam muito bem o peso e os coices de mais e maiores canhões. Mas de uma maneira geral, a construção naval deste tempo ia satisfazendo as necessidades impostas pela Carreira da Índia e proporcionavam os meios de defesa e ataque para a guerra do Índico ou para com os piratas atlânticos.
- Mas a partir do momento em que Portugal caiu nas mãos do Rei de Espanha, tudo mudou; com a chegada ao Atlântico e depois aos outros mares, que antes nunca ninguém por lá tinha andado senão os portugueses e os marinheiros locais, de piratas encapuçados sob o nome de corsários, ingleses e holandeses, em acréscimo aos franceses, as navegações portuguesas vieram a encontrar grandes dificuldades.
- Se já um pouco antes, como dissemos, se tinha utilizado a tática do combóio, sendo os navios da Carreira da Índia acompanhados por uma escolta de Caravelas Redondas e logo depois Galeões, esta medida tornou-se ineficaz face aos crescentes ataques das frotas de piratas ingleses e holandeses, a coberto do disfarce da guerra dos seus países contra a Espanha.

- A partir desta altura, quando o número de esquadras piratas aumentou, sediados os ingleses no mar dos Açores, os holandeses à roda da Ilha de Sta Helena e os franceses nas rotas do Brasil, as frentes eram muitas e já não permitiam a eficaz defesa dos combóios por caravelas e galeões.
- A estas dificuldades, há que juntar, logo desde o início do século XVII, as viagens dos “Merchant Venturers” de Londres, dos navios da East India Company of London (1600), da Scots East India Company (ca. 1604), ambas de particulares, mas também da Instituição do Estado das Províncias Unidas da Holanda, a Companhia das Índias Orientais, muito melhor aparelhada e administrada do que as inglesas.
- Por isto, a construção naval teve que seguir outro rumo e desenvolveram-se as pesadas e lentas naus da Carreira da Índia para serem, simultaneamente, navios de carga e de guerra.
- E foi resultando, enquanto as naus da nova traça, com capacidades entre os seiscentos e os oitocentos tonéis se construía com 3 cobertas. Navegavam bem, andavam bem armadas e eram relativamente ágeis e rápidas. As lutas desiguais travadas entre navios portugueses, muitas vezes isolados e esquadras de holandeses e ingleses, são verdadeiras provas das capacidades dos navios e da indomável capacidade de resistência dos Homens que os tripulavam
- Mas a ganância levou a construção naval para as naus de 4 cobertas, e a aumentar desmesuradamente a capacidade de carga das de duas cobertas, ainda nos finais do reinado de D. João III.
- Os maus resultados desta prática deram logo nas vistas e já no reinado de D. Sebastião se levantavam vozes contra as naus de quatro cobertas.
- São bem conhecidas as opiniões de um famoso e considerado Almirante desta época, João Pereira Corte Real, e serão menos conhecidas as críticas oficiais de Velentim Themudo, corroborando o Almirante, mas os lobbies da altura eram muito poderosos e continuou-se a construir naus de 4 cobertas, que mais ano menos ano ou eram afundadas, ou apresadas ou iam ajudando a compor a armada francesa.
- Esta transformação dos navios, conforme também já tivemos a oportunidade de apresentar nesta Academia, encontra-se muito razoavelmente representada nos monumentos iconográficos que nessa altura apresentámos. Nas imagens que cronologicamente apresentámos na ocasião, distingue-se perfeitamente a evoluções sucessiva dos cascos, dos castelos e do aparelho que foram sendo introduzidas nas naus e galeões.
- São deste período de transição, do desafogo da carreira ao de esperas e ataques constantes, no Atlântico e no Índico, os textos que estudámos, e destes, os que ainda nos permitem deitar um olhar para trás, são os do Pe. Fernando Oliveira, que escreve no tempo em que ainda eram respeitados e temidos os navios portugueses, e que espelha muitos conceitos, formas e medidas dum passado relativamente recente e de Lavanha, que explicitamente demonstra algumas práticas anteriores.

- Como nota, e dando o seu a seu dono, é necessário chamar a atenção para o excelente artigo de Sergio Bellabarba intitulado *The Ancient Methods of Designing Hulls*, publicado no *Mariner's Mirror*, Vol.79, N.º. 3 (August 1993), p. 274-292, que subscrevemos inteiramente, apenas com três reparos:
- Quer em Portugal, quer na Galiza, provavelmente em todo o Norte de Espanha, o método de construir navios pelas mnemónicas que descreve como sendo utilizadas em Veneza, que sem dúvida seriam semelhantes em Génova e Pisa, foram absorvidas pelas gentes do Padrão, onde foram construídos os Dromons encomendados pelo Bispo Gelmirez, de Santiago de Compostela em 1115. Donde que estas regras vieram a ser conhecidas dos povos que viriam a ser portugueses antes da formação do País
- Este método, que Bellabarba considera aperfeiçoado quando se lhe introduziu uma quarta “partison”, conhecida em Veneza como “scorer del sestó”, já estava em uso em Portugal, ao que se sabe, antes do tempo de Fernando de Oliveira, mas com uma grande diferença: cá utilizavam-se apenas dois graminhos, um para a proa e outro para a popa que, ou deitados ou em pé, ilustravam não só o recolhimento das cavernas do conto no fundo dos navios, como também a sua elevação na quilha e o recolhimento das curvas de toda as balizas entre almogâmas, a partir da forma da mestra. Só as cavernas de enchimento e picas tinham as formas ditadas pelas armaduras.
- Bellabarba também menciona que no sul da Holanda o método foi simplificado, utilizando os Mestres de Ribeira duas balizas, uma antes e outra depois da Mestra com a mesma forma, e que todas as outras cavernas tinham a forma retirada da colocação de Armaduras. Ora este é o método proposto por Sebastião Themudo, em 1598, com a redução do número de cavernas do conto das trinta e oito de Oliveira para as suas onze, e aplicação de três armaduras nos covados das ligações caverna/braço, braço/1ª apostura e 1ª apostura/2ª apostura, sistema que Lavanha aplaude e intitula de “nova invenção”.
- Bellabarba não diz quando é que esta simplificação se deu, na Holanda. Mas ou os holandeses copiaram a prática de Sebastião Themudo, ou este aprendeu com os Holandeses. De qualquer forma, a construção naval portuguesa, neste tempo, estava “up-to-date”.

CAPÍTULO III

Evolução dos navios portugueses, de D. João I a D. João II

Não será pois para admirar que em Portugal, dado o grande impulso que D. Fernando deu à Marinha e aos navios de grande tonelagem em especial, se tivesse podido registar, num período inferior a um século, os progressos na construção naval que estas imagens ilustram.



1ª imagem à esquerda - Ex-voto pintado em uma das paredes da Igreja de Sta Leocádia (Chaves). Note-se a altura dos castelos e o facto de ainda não ter enfrexates nos ovéns, mas uma escada central ao cesto da gávea. Também não tem vela de gávea (finais do séc XIV, princípio do séc. XV).

Imagem central – Navio que levou a Infanta D. Leonor, esposa de Frederico III, à Itália, mencionado por Walkstein (1451), transportando 500 pessoas e seus haveres, que dado a estirpe dos passageiros embarcados, não deveriam ser poucos.

Imagem em cima, à direita - Nau de guerra impressa na “Estoria do Imperador Vespasiano” e “Livro de Marco Polo” (1496). Notem-se as portinholas dos canhões, que os franceses reclamam como invenção sua, mas de 1501.



Imagem à esquerda, – “Nau grossa” S. Christovão, de D. João II (que depois de uma única viagem ao Levante em 1491, ficou de guarda no Tejo, entre Belém e a Trafaria; foi pintada em 1502, para o *Livro Carmesim* da Câmara Municipal de Lisboa).

No período de um século, em que em toda a Europa a evolução da construção naval foi muito lenta, quer no Norte, quer no Mediterrâneo, vejam-se os passos gigantescos que a construção naval portuguesa deu.

De D. Manuel a D. João III

Neste período, a construção naval foi obviamente prejudicada pelos “fumos da Índia” e pela falta de concorrência nos mares.

Evoluiu, sem dúvida, mas à parte alguns navios construídos especificamente para a guerra, caravelas redondas e galeões, as naus da Índia continuam a ser navios mercantes, embora que com alguma capacidade militar, como sempre tinha sucedido nos navios mercantes.

A ganância cresceu na proporção inversa dos meios de defesa, e mesmo que eles tivessem existido, os abusos que agora se iam permitindo, como a carga em fardos pen-durados dos bordos, atulhando as cobertas, dificultando a utilização da artilharia e até

armazenada nos cestos de gávea, como está documentado, provocam perdas de navios ainda quando estavam à carga, o encalhe em baixios pelo desmesurado aumento das obras vivas, a incapacidade de aguentar procelas mais fortes e meter água, pela má qualidade da madeira, pela má construção e por dificuldades de flutuação, de que resultava a sua relativamente fácil captura por navios inimigos.

Se a esta muito incompleta lista lhe juntarmos a utilização de navios velhos e já meios desfeitos, 2/4 das tripulações ceifadas pelo escorbuto, outro ¼ inerme por falta de água e alimentos deteriorados, a incapacidade dos nobres que comandavam as armadas e navios, **a inépcia dos** novos marinheiros e soldados, então começamo-nos a aperceber porque é que estamos prestes a mergulhar na História Trágico-Marítima. Em muito pouco tempo, começam os naufrágios, os afundamentos e os apresamentos.

Por outras palavras, tinha morrido D. João II.



Sta. Catarina do Monte Sinai
(1513)



Nau Manuelina ca. 1525



Galeão o Botafogo,
1535

Até ao princípio do reinado de D. Manuel as baterias de artilharia apenas ocupavam, no convés, o espaço debaixo da tolda e do castelo, com falconetes espalhados pelos castelos, mas já o galeão S. João evidencia a colocação da artilharia pesada no convés (castelo da proa e tolda) e na segunda coberta, bem acima da linha de água.

Nesta altura, permanecia a pequena artilharia e os falconetes nos castelos, mas as baterias dos canhões mais pesados passaram a ser instaladas, nos navios de 2 e 3 cobertas, no convés e na 1ª ou na 2ª cobertas, conforme os casos. Com o crescente acréscimo de peso dos canhões, derivado do reforçado diâmetro das câmaras de explosão e da maior espessura das suas almas, é óbvio que as estruturas dos navios da Carreira da Índia tiveram que ser amplamente revistas e muito reforçadas.

Aliás é também importante lembrar-se que o recuo dos canhões, ao disparar, era sustido pelos grossos cabos que compunham as talhas que estavam fixas nas aposturas dos navios, (ou nas suas entremichas)

Dos Filipes em diante

A História deste período é uma das que nos faz lembrar, e muito, as condições em que hoje vivemos. O Pe. Manuel da Costa definiu este período com uma simples quadra:

Con arte y con engaño,
vivo la mitad del año;
Y con engaño y con arte,
vivo la otra parte.

E de facto, era cada um para sí e todos a pagar aos castelhanos; e aqueles que engordavam com o nosso pão, naquele tempo, eram em número muito inferior ao dos ministros e seus **múltiplos gabinetes de estudo** (das questões, das previsões, das apropriações, das comissões, das invenções de novos impostos) dos secretários de estado e do seu staff, chefes de gabinetes e seu staff, secretárias principais e seu staff, secretárias das secretárias e secretários e do seu staff, assessores e seus coordenadores e o seu staff, coordenadores dos coordenadores dos assessores, e do seu staff, especialistas contratados e a contratar, eram muito, mas muito menos, porque ainda há os presidentes dos conselhos de administração de empresas públicas, semi-públicas, participadas e a participar, a Assembleia e o seu staff, os deputados e o seu staff, os presidentes de câmara e o seu staff, os vereadores e o seu staff, os empregados camarários e os respectivos staffs, etc, etc, etc. E então, naquele tempo, como hoje, não havia dinheiro para os navios (e naquele tempo não havia submarinos), e o desporto predileto dos Lisboaetas já naquele tempo era passar a tarde nos banquinhos do jardim do Alto de Sta. Catarina, a ver passar os navios...dos outros.

Mas fosse como fosse, a necessidade aguça o engenho, e tenta-se renovar a traça dos navios, fortalecendo-os, mas mantendo grande capacidade de carga.

Inglêses e holandeses utilizavam navios mais pequenos, mais veleiros e muito mais manobráveis, com grande capacidade de fogo, e aplicavam a técnica de matilha, variando os flancos com os navios em constante movimento.

Mas a ganância continua a imperar e constroem-se ainda navios semelhantes à “Madre de Deus”, que apresada e levada para Inglaterra, deixou os ingleses atônitos.



Um século, de ca. 1620 da primeira pintura, a 1717 Batalha Naval do Cabo de Matapan.

Perante as exigências de Sua Magestade Britânica para que na Inglaterra se fizessem navios semelhantes, alguém teve que lhe dizer que, primeiro, não os sabiam fazer, segundo, e mesmo que isso fosse possível, não havia na Inglaterra portos onde pudessem entrar.

As transformações que a Arquitectura Naval Portuguesa sofreu, durante este período, e as suas repercussões no futuro, foram muitas e certamente que estiveram sujeitas a várias experiências e a períodos de transição.

Relato sobre as perdas de Naus da Índia

No tempo em que em Portugal se cultivava o gosto pelas coisas do Mar, pelos Descobrimientos e pela História de Portugal, teve a Marinha Portuguesa, no desenvolvimento do estudo destas matérias, um papel preponderante, não só devido ao apoio que efectivamente dava a estes estudos, mas também pelo elevado número de marinheiros eruditos que se interessavam por estas coisas do mar. De um modo geral as “Academias” tinham ficado de fóra destes estudos.

Um dos mais úteis e apreciados meios de divulgação de documentos e estudos que a Marinha utilizava era, sem dúvida, o *Arquivo Histórico da Marinha*, onde se registaram muitas obras de grande interesse e onde foi publicado um enorme acervo de Documentos, de que depois nunca mais ninguém ouviu falar.

Adquirimos num leilão, há muitos anos, dois pequenos cadernos de folhas soltas e coladas, somando 33 páginas, retiradas de números dessa revista (à roda de 1930/35), uma numerada de 203 a 222, escrito em castelhano, com o título “*Sucesso de las naves y armadas, desde el año de 560, en que vino la nave Llagas, que el Virrey Don Constantino hizo en Goa, por los libros de la Casa de la India, de Yda y Venida*” e outro numerado de 339 a 344, um da autoria de Frazão de Vasconcellos e outro de Rocha Madahíl. Pela maneira como está escrito, o autor do primeiro parece-nos ser português, e o memorial parecia ter sido escrito à roda de 1593, data da sua última entrada. Mas pelo outro artigo, intitulado *Documentos Iconográficos das caravelas naus e galeões portugueses dos séculos XV e XXVI*, julgamos poder dizer que o discurso abaixo será da autoria do Alm. João Pereira Côrte Real, e que teria sido publicado duas vezes, segundo Boxer: uma em 1622 e a outra em 1635. Veja-se o que é que o autor pensa, em relação ao ano de 1563:

“...Y con estos exemplos se ha de presumir, que si la nave Garça por hazer agua se perdió en mar, donde por encontrar-se con la nave Agia (sic) se tuvo noticia de su perdicion, que son las naves portuguesas e Castellanas, q por perderse en mar alta no se tiene noticia de sus perdiciones, y que no es por quemarse, sino por falta de buenas maderas, y de buenas fabricas, materiales e oficiales, que todo anda en España muy despreciado, mormurando de ser fabricadas las naves en Lisboa e en Vyscaia de ruynes maderas, y la mal hechura, y como son naves de carga para el Comercio de sus conquistas ultramarinas, proveydo todo com poca puntualidad, las toma la tormenta en todo desapercibidas, o la çoçobra, o las abre para las comer el mar, ni puede ser menos segun el poco celo que España tiene en estas naves, y armadas de la mar, proveyndolas fuera de tiempo, e com poco credito, o cótratandolas com hombres desacreditados, aviendo de tener Lisboa, y Sevilla almacenes de maderas, fabricas y sobre celentes, y xarcias de mejor calidad y cantidad: y q consequentemente, huiesse exercicios, y estudios militares de la guerra de mar, y que se aplicassen los nobles al arte de navegar, para ser buenos pilotos, y se aventa-

jassen en saber la astrologia judiciaria, porque todo cõviene a los que tienen la obligacion precisa de navegar por el mar Oceano para las dos Indias. Y para que se entienda de quanta importancia es lo que tengo propuesto, y que no por tormentas, mas por faltas muy pequeñas, no ay isla, ni playa, ni baxio, ni palmo de mar, siendo la del Oceano de tantas climas como de millares de leguas, donde no se ayan perdido naves por las faltas que digo, e por faltas muy mayores de pecados q llevan dentro en si, de causas sensibles, y insensibles e de fuerças contra pobres, y que esta es la mayor tormenta que las naves llevan contra si...”

Agora, que iremos tratar da comparação das Traças que atrás prometemos fazer, e para que melhor se possa seguir o rumo do nosso pensamento, vamos começar por pôr em forma de Tabela as medidas e regras que cada autor defende, sendo que as medidas, para melhor comparação, vão todas convertidas a Palmos de Goa.

Chamamos a atenção para um facto que tem sido notado: o petipé que Fernandes mete nos desenhos não serve de escala aos próprios desenhos, e na nau de 4 cobertas, as especificações da Traça também não condizem com as especificações escritas no topo do respectivo desenho.

Por exemplo, o desenho diz que o comprimento da nau entre esquadrias é de 19 rumos (114 Pg), mas se fizermos as contas aos lançamentos da Roda e do Cadaste (68 Pg), lá escritos, fica uma quilha de 46 Pg!

Só da análise desta Tabela podemos desde logo observar que de uns para outros autores há algumas diferenças que é mister observar e registar;

1. Ao contrário da teórica da construção naval espanhola, em que todas as medidas estão relacionadas com a boca do navio, em Portugal, seguindo a tradição e prática Mediterrânica, essa relação é definida em função do comprimento da quilha. A única excepção, como regra geral, é-nos dada a conhecer pelo MS *Tratado do que deve saber hũ bom Soldado pa Ser bom Capitam de Mar e Gerra (sic)*, que diz assim: “...Mastros. – Serão feitos para qualquer nau pela bõca que tiver, e não pela quilha, porque, tendo pouca bõca, curto mastro levará; e tendo muita, será mais comprido...”. Apenas conhecemos uma excepção a esta regra, que se refere aos mastros das caravelas latinas, medidos pelo comprimento do navio.

2. Todos os navios portugueses em apreço só variam o comprimento da quilha de uma Nao da Índia três Pg, entre 105 e 108, pelo que temos uma quase unânimidade em relação ao comprimento das naus.

3. A relação entre a altura da popa com a da proa, que irá definir a altura dos castelos, já mostra variações importantes, confirmando os dados iconográficos:

- Enquanto ST propõe a proa mais alta (54 Pg) e a maior diferença entre a altura da popa e proa (cadaste 43 Pg, diferença 11 Pg), GR desce a proa (menos 3 PG, para 51) mas a popa apenas 1 Pg para 50, mantendo a diferença de 11 Pg, enquanto GS põe a diferença apenas em 5 Pg, MF em 7 Pg e FO mantém as alturas iguais, mas para navios de 3 cobertas.
- Se tivermos em atenção que a evolução do perfil das naus foi a de uma altura desproporcionada do castelo de proa em relação ao da popa, desde finais do séc XIV até princípios do século XVI, como já noutra trabalho apontámos, para

um quase equilíbrio entre a altura dos dois e depois uma maior altura do castelo da popa, aqui, em relação ao tempo, ainda notamos a utilização dos três princípios, mas inegavelmente a tendência para seguir o padrão mostrado pela Iconografia, ou seja, um abaixamento do castelo da proa e uma subida do da popa.

4. Das outras medidas importantes, é de notar que FO propõe a relação boca/gio mais baixa (48/18, próximo do terço) e ST a mais alta (52,5/25,2 metade) enquanto GR, MF e GS pedem bocas mais largas e uma relação ainda maior - 52/29, 56/29 e 56,5/39, respectivamente.

5. Mas as maiores diferenças entre as Traças aparecem na largura do fundo e no número das cavernas do conto: enquanto FO estabelece para o fundo uma relação de próximo de um terço da boca e um número de cavernas do conto entre 37/38, todos os outros apresentam relações próximas do quarto e um número decrescente de cavernas do conto; MF e GR ainda apontam para 31, mas ST e GS já considera apenas onze.

Mas como iremos ver de seguida, mesmo estas regras e medidas virão a ser postas em causa pelo Mestre de Ribeira Valentim Themudo, filho do Sebastião mencionado.

Crítica de Valentim Themudo em relação às naus que se estavam a construir na Ribeira de Lisboa (1623)

“... E Valentim Themudo disse que conforme as vitolas porque as ditas naus estavam fabricadas, declarava, e entendia, que *as ditas naus estavam erradas*, e muito contra o que Sua Mage. Pretende, que é serem naus de guerra e de carga; porque *para a guerra são muito grossas à proa, e por não terem n'ella delgado não poderão bolinar, nem alcançarão embarcação alguma, e que qualquer nau se lhes porá a barlavento*, e as poderá acometer por serem razas, que *como tem pequena caverna e pouco fundo, meter-se-hão muito debaixo d'agua, e para se terem no mar será a poder do lastro*, e ajudá-las-há a meter a mta. grossura de madeiras que lhe deram, *serão mui pesadas e qto. mais meterem no mar menos andará à vela.*

Tem a primeira coberta baixa, porque *14 palmos posto que sejam à esquadria, não é pontal para nau de carga, nem para naus de guerra e o menos lastro que estas naus hão-de tomar na Índia, há-de ser 9 palmos, e os 5 que ficam não são capazes de paioes de pimenta. E a segunda coberta também é baixa por respeito dos ditos paioes, porque haveria de 8 palmos de vão e no porão 16, e por estas medidas ficavam mais naus pa. carga e para a guerra, que com o pontal alto ficava a artelharía mais alta sem o mar lhe fazer nojo.*

Tem mais de erro de serem muito largas em bôca, porque *57 ½ palmos que tem não é terço de seu comprimento, nem é entre 1/3 e ¼ e assim se não guardou a regra que a arte ensina* e posto que se diz que as naus não perdem por ter grande bôca não hade ser em naus de três cobertas *porque 57 ½ na segunda coberta, pouco pode recolher na terceira que está em altura de 8 palmos, e está sabido por experiencia que as naus abertas em bôca não são de serviço para a navegação nem para a guerra.*

As duas naus que estão no estaleiro feitas até segunda coberta tem os erros acima ditos que não se podem emendar...”

Como vemos, não está aqui em questão **apenas uma pequena diferença** de medidas, mas o conceito do conjunto.

Uma grande roda de proa não significa um bom delgado de proa, tudo depende de até onde chegarem as almogâmas, quanto elas recolhem e do espaço guardado para o delgado.

Como já fizemos notar atrás, a relação do fundo com a boca é extremamente importante e enquanto Themudo defende uma proporção de 26 : 52, as naus em construção já tinham $17 \frac{1}{2} : 57 \frac{1}{2}$; também o pontal e a distância da quilha à primeira coberta é importante, porque nas várias discussões que tinha havido sobre este assunto, houve pareceres em que se chegava à conclusão de que toda a carga devia estar abaixo da artilharia, e estas naus não tinham o pontal suficiente à segunda coberta para a tal obedecerem.

Também é um facto que um fundo estreito num navio relativamente alto, vai obrigar a muito lastro e este irá forçosamente ocupar uma parte do porão que deveria ser utilizado para carga, como bem aponta Themudo.

Tratava-se pois de uma das muitas escaramuças entre a modernidade, a tal arte e ciência que Themudo pretendia aplicar, princípios que certamente havia recebido de seu pai, e a teimosa prática de tempos passados, de quem não se sabia adaptar aos novos requisitos que as circunstâncias impunham.

O que vem confirmar o que atrás havíamos dito quando comparámos todas as outras Traças.

Proposta de Valentim Themudo para uma nau da Índia (1623), comparada com a traça de duas naus da Índia com a confirmação de Gonçalo Roiz, em construção na Ribeira de Lisboa.

Característica		Valentim Themudo	C/ voto Gonçalo Roiz
Quilha	À esquadria	20 R = 120 Pg	19,5 R= 117
Roda de proa	Lançamento	30	38
Cadaste	Lançamento	15	16
Comprimento total	Fóra a fóra	165	171
Fundo	Them. Pontal 2ª cob.	26	17,5
Boca	Them. 2 pontais	52	57,5
Altura	À 1ª coberta	16	14
“	Vão à 2ª coberta	8	7 2/3
“	Vão à 3ª coberta	8,5	7 2/3
“	Na abita	9	9
“	1ª lata do Castelo		11
“	Falcão do beque		11.5
“	Guarita a	7	7 2/3
“	Tolda até próx Mastro	7,5	7 2/3

Mareagem	Da guarita	5	5
“	Do convés	7	7
“da tolda	Por altura da xareta	7	7

CAPÍTULO IV

Traças antigas e modernas

Como dissemos atrás, desta análise sobressaiem alguns dados, que posteriormente analisados com as formas que cada um propõe para a Baliza Mestre, o número de cavernas do conto, a sua subida na quilha e o seu recolhimento, e a forma e espaço dos delgados, permitiram-nos chegar à conclusão que existiam aqui duas “Escolas” em presença: uma antiga e uma moderna. Entre estas duas, surgem Traças que nos fazem acreditar numa adaptação do antigo ao moderno, num período de transição.

Mas antes de chegarmos à análise destes dados, e porque nos parece que tem sido dada uma atenção demasiada ao que escreveu o Pe Fernando Oliveira no seu *Livro da Fabrica das Naus*, vamos primeiro dar conta dalgumas incongruências que ressaltam da leitura cuidadosa do seu texto e da comparação deste com os seus desenhos.

O fundo dos navios, segundo Oliveira

Escolhemos este primeiro problema porque, quanto a nós, é exemplificativo de algumas das confusões em que o Pe. Oliveira incorre e dos trabalhos que faz passar a quem o tenta entender.

Tudo o que diz respeito ao fundo dos navios, a quilha, a roda de proa e cadaste, a caverna mestre e as almogâmas, maneira de as traçar e sua definição, mereceram a Oliveira uma atenção especial.

Quando fala do fundo e das cavernas, o Pe. Oliveira diz textualmente isto que segue: “...O q nesta fabrica se chama propriamente *fundo*, he *somête aquelle espaço q se contê antre almogamas*; e ao meyo delle chamão o plão, q quer dizer plano; por q assi o he elle, q não alevâta pera parte algũa; e tambem se *chama hũ ponto, porque não tem deferêça de medidas. Toda a largura & altura do fundo aly he ygual, & os grãminhos aly não fazê compartição algũa...*”.

Transcritas as ideias para português corrente, o que o Pe. Oliveira diz é que existem duas definições diferentes:

- o fundo é todo o espaço que fica entre almogâmas e que
- ao seu meio, que é entre as duas partes da baliza mestre, dava-se o nome de plão, e que este plão é plano e não levanta para parte alguma, ou seja, nem para os costados, nem para vante, nem para ré.
- Ora isto é uma verdade de M. De La Palisse, porque a distância entre os dois lados da caverna mestre é plano por definição. A caverna mestre é lisa e direita,

- como o é a quilha, e quando se assenta uma caverna direita sobre uma quilha direita à esquadria, o resultado é encontra-se um espaço plano sobre essa caverna.
- Mas a frase parece já conter várias **contradições**: a única parte que define como plana, é o plão que, como insiste, “não alevanta pera parte algûa”, porque não tem diferença de medidas e por isso se chama um ponto. Donde temos que concluir que as cavernas seguintes à Mestra, levantam, têm diferença de medidas e já não são de um ponto.
 - Donde este navio que propõe não tem qualquer espaço de fundo liso e plano senão entre os dois lados da caverna mestra ????

Continua confirmando esta ideia, acrescentando que toda a largura e altura do fundo é igual e os graminhos ali não têm aplicação. Mas se como disse antes “...O q nesta fabrica se chama propriamente *fundo*, he *somête aquelle espaço q se contê antre almogamas;...*”, temos que compreender que todas as cavernas entre almogâmas têm a largura e altura do fundo igual, ou seja, que todas elas não sobem na quilha de acordo com nenhum graminho – logo, são todas cavernas de um ponto – logo o fundo também é ...plão.

O nosso primeiro apontamento, é que a frase e as suas explicações, não fazem qualquer sentido: porque, se em todo o espaço entre almogâmas o graminho não actua, o que quer dizer que são todas cavernas de um ponto, e se reafirma que este espaço entre almogâmas tem todo a mesma largura e a mesma altura, isto só pode querer dizer que todas as cavernas entre almogâmas têm a fôrma da mestra (salvo o seu recolhimento graminhado) e assentam no mesmo ponto da quilha. Mas Oliveira diz que nestas cavernas o graminho não actua...

Daqui resulta que, segundo Oliveira, o plão não é só o meio da(s) caverna(s) mestra(s), mas todo o fundo, porque todo ele está de acordo com a sua definição de plão, o que é também o entendimento dos autores do *Dicionário da Linguagem de Marinha...*

Mais adiante retorna ao assunto, aumentando a confusão: “...o liame do fundo aly se chama propriamête cavernas: aquellas q per bayxo atravessão yguaes, & chás, antes que dobrê para cima nem fação cotovellos. Digo q se chamam cavernas todas as que ficam antre as almogamas, ainda que nam sejam de hû ponto; mas são todavia aliveladas, & yguaes em sy mesmas; por q se não alevantão nem dobrão, cada huma em sy mesma...”.

Ora só as cavernas de um ponto, por definição, estavam niveladas, chás, e eram iguais em si mesmas. Quando se diz “...ainda que nam sejam de hû ponto...”, contraria-se tudo o que se disse anteriormente.

Mais adiante diz: “...*As que estão no plão, antes que se os gramminhos comecem alevantar, se chamão cavernas mestras. Estas em navios pequenos de quinze rumos pera bayxo não devem ser mays q hûa soo; e de quinze atee dezoyto duas: e da hy para cima tres, & não mais por grandes que sejam...*”.

Seguindo o que havia escrito, Oliveira repete que as cavernas mestras são as que estão no plão:

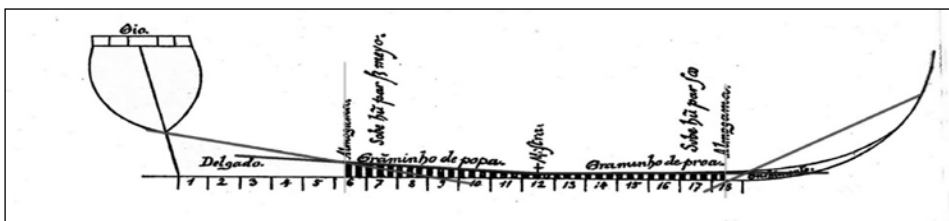
- Ora se só estas se definem como aquelas em que os graminhos não actuaem, um navio que tenha uma só caverna não tem fundo, dado que o seu fundo corresponde ao plão.

- Mas se não arqueam, ficam sem encolamento e ficam com o seu embaraçamento nos braços rectilíneo, o que contraria o que Oliveira já havia afirmado quanto às formas arredondadas do navio, em geral, e a sua demonstração da caverna mestra.
- O Pe. Fernando Oliveira estava confuso nestes conceitos e transmitiu a sua confusão àquilo que escreveu. Senão, vejamos:
- *Plão*, como Oliveira muito bem confirma, quer dizer plano, direito na horizontal, e quando se aplica ao fundo de um navio, quer dizer que deve existir nos navios um fundo plano, definido pelas cavernas que, para ante a vante e para ante a ré da mestra, até às almogâmas, assentam todas no mesmo ponto da quilha e por isso se chamam cavernas de um ponto, ou do ponto.
- Estas cavernas do ponto, que assentam sobre o primeiro ponto da quilha, mantêm a forma da caverna mestra no seu lançamento, mas começam a recolher no sentido do meio navio e irão formar aquilo a que por vezes se dá o título de “casa mestra”, o lugar ideal para a carga.
- Mas a partir de uma certa dimensão da quilha, as cavernas que se seguem às almogâmas, para a vante e para a ré, não só começam a subir na quilha, sobre-quilha, enchimentos e corais, como, abandonando a forma da mestra, começam a sair do seu assentamento com pé, em forma de V, ao princípio mais aberto, logo depois mais fechado, formando à popa e à proa, os delgados do navio.
- Donde que, se o navio for construído com muitas cavernas de um ponto, ficará muito arredondado.

E se estas cavernas de um ponto se chegarem muito à proa, o navio ficará com pouco delgado de proa e terá uma progressão difícil.

Mas se estas cavernas se aproximarem muito da popa, o navio terá encurtado o seu delgado de popa e irá encontrar grandes dificuldades nas manobras de leme.

Oliveira faz um desenho para indicar a posição das almogâmas na quilha e a subida das cavernas ao longo dela:



Repare-se como, contradizendo toda a teoria que tanto trabalho teve a tentar explicar, o desenho mostra um navio sem fundo, dado que as cavernas entre almogâmas começam a subir na quilha logo a seguir à única mestra, e note-se ainda como a linha do delgado da popa vai passar a nove rumos e meio da quilha, dado que a subida das cavernas começa logo a seguir à mestra, quando apenas deveria começar aos seis rumos e meio, que é onde está a almogâma da popa.

Poderíamos pensar que este desenho se refere à frase em que diz que se chamam cavernas todas as que estão entre almogamas, mesmo que não sejam de um ponto; mas aqui logo à partida, existe uma forte contradição, que o desenho faz ressaltar em relação ao que disse anteriormente: porque se as cavernas entre almogamas não sobem, nem descem, nem se encurvam, estas pelo menos sobem. Para haver fundo, por maior ou menor que ele fosse, teria que haver cavernas assentes na linha do mesmo ponto da quilha e no desenho não há nenhuma, dado que ao fazer subir as cavernas na quilha, logo a seguir à mestra, como o desenho mostra, estas deixaram de ser de um ponto e têm graminhos diferentes para a popa e para a proa, logo, subidas diferentes. Donde o navio aqui desenhado não tem “casa mestra” nem fundo, e aceitar-se que esta Nau tinha apenas um fundo que apenas correspondia à sua definição de Plão, entre os dois lados da caverna mestra, de 18 Pg por 2 Pg (caverna/vão), ou no sistema decimal 4,61 m de largo por 0,512 m de comprido (uma área de 2,36 m²) parece-nos forte contrasenso. Logo, esta nau não tinha fundo, nem teria grande capacidade de carga, o que a tornaria muito difícil de estivar.

Os autores do Dicionário não definem *cavernas de um ponto*, expressão muito utilizada em vários textos e apenas mencionam cavernas do conto.

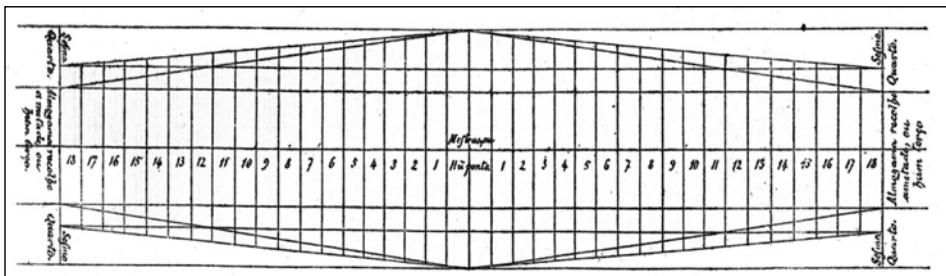
Quanto a nós, cavernas de um ponto são todas as que assentam na quilha à mesma altura da mestra, e o *um ponto* refere-se ao primeiro ponto que o graminho assinala, que é exactamente o da mestra e de todas as que lhe forem semelhantes, enquanto que cavernas do conto corresponde a cada uma e todas as cavernas incluídas no número do seu conto “entre almogâmas”, conforme definido na Traça.

O padre Fernando de Oliveira diz que as cavernas do conto são trinta e sete/oito (incluindo uma ou duas mestras), enquanto Sebastião Themudo, no extremo oposto, diz que as cavernas do conto são onze.

Esta distinção entre cavernas do conto e as outras para a proa e para a popa, é explicitada por Lavanha, que chama às que já estão muito levantadas na quilha e nos enchimentos e corais, mas ainda arredondadas, enchimentos e às que formam o delgado da popa e às quase verticais da proa, picas.

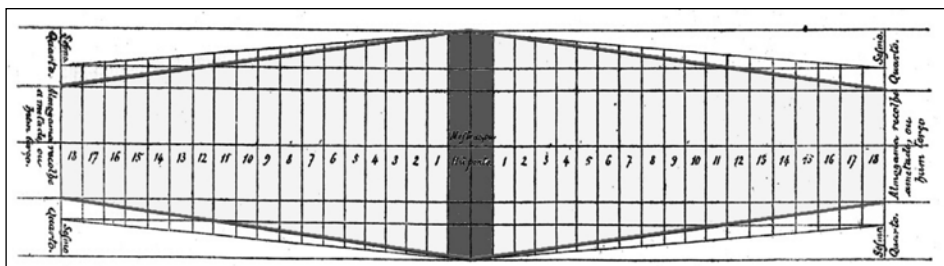
Mas como dissemos acima, as maiores confusões de Oliveira vêm a verificar-se quando se analisam os seus desenhos.

Para exemplificar o fundo, Oliveira faz um desenho, que vemos abaixo, mostrando uma vista de cima das cavernas entre almogâmas, dado que expressamente diz que não inclui a popa nem a proa:



Como estamos a ver, a zona de encolamento do fundo deste navio, é composta por dois segmentos de recta que se encontram a meio das duas cavernas mestras aqui representadas, e recolhem logo a partir de cada mestra, para ante a vante e para ante a ré, até à última almogâma de cada lado, uma quarta da largura do fundo, igual na popa e na ré, conforme as legendas explicam.

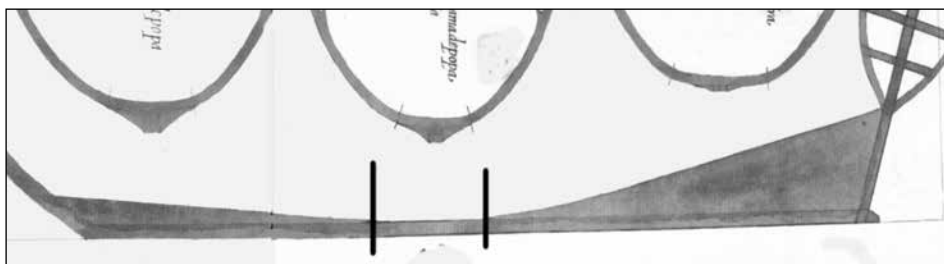
Vendo este desenho de uma forma mais explícita, o fundo que Oliveira propõe é como segue, e devemos continuar a ter em mente que para ele, fundo é a zona em que as cavernas estão todas niveladas e não sobem nem recolhem:



Como vimos no desenho de perfil, as cavernas começam a levantar logo a partir das primeiras a seguir à mestra, pelo que o tal fundo nivelado e sem subir fica apenas representado pela área ocupada pelas duas mestras, assinaladas a vermelho. Mas ainda por este desenho se fica a perceber que nem sequer as duas mestras são iguais em relação ao bordo do navio, porque já elas próprias não são planas à face e estão galivadas em ângulo.

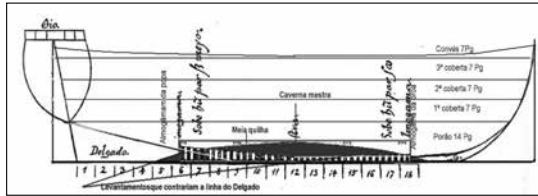
Além disso, o recolhimento e a subida das cavernas, na quilha, não é igual na popa e na proa, dado que o delgado da proa, nas obras mortas, é sempre menos acentuado do que o da popa. Daqui serem necessários dois graminhos, um para a popa e outro para a proa.

Mas Oliveira aqui, dá o mesmo recolhimento das cavernas do fundo, tanto para a proa, como para a popa



Compare-se o desenho do fundo de Oliveira que atrás mostramos, com este fundo de uma caravela do *Livro de Traças...* de Manuel Fernandes (o seu único desenho que mostra os enchimentos por onde subirão as cavernas), e como neste é perfeitamente perceptível o espaço plano da quilha onde irão assentar as cavernas do conto (entre traços a negro).

Quanto às balizas



Podemos ainda tentar fazer outra coisa (abençoados computadores), que é reduzir o fundo de Oliveira à escala deste desenho e sobrepor os dois. Experimentando, e traçando a esquadria, acrescentadas que foram as linhas das medidas conhecidas, ficaria como se vê acima.

Logo à partida, verifica-se que o levantamento das cavernas entre almogâmas, contraria as linhas dos delgados que traçou, ou seja, enquanto os delgados começam logo a partir da mestra, pelo levantamento das cavernas, as linhas que traçou estão muito mais recuadas, mas também não coincidem com os levantamentos desenhados. A largura do fundo, proveniente do outro desenho, até bate mais ou menos certa, assim como estará correcta a distância na quilha em que está marcada a mestra, que ele diz ser de dois rumos e um palmo mais qualquer coisa em relação ao centro da quilha.

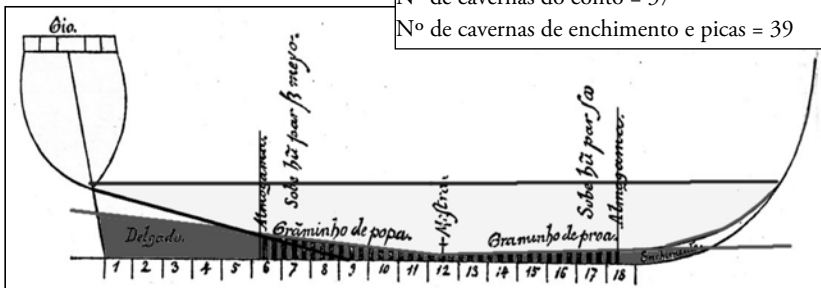
Mas fazendo as contas de outra maneira, tendo em consideração que o comprimento total do casco, pelas medidas que dá, são 108 Pg para a quilha, 36 palmos de goa para o lançamento da roda e 8 para o lançamento do cadaste, o comprimento total do navio para levar cavernas do conto, cavernas de enchimento e picas será de 152 Pg.

Mas se as 37 cavernas que desenhou ocupassem 37 x 3 Pg, ou seja, 111 Pg, o resto do cavername do navio só poderia ocupar 41 Pg, onde apenas caberiam 13 cavernas. Por outro lado se aplicarmos uma regra de três simples, se 37 cavernas ocupam um espaço longitudinal de 75 Pg (12 ½ rumos x 6, exemplificado no desenho), se o espaço restante fôr de 87 Pg (152 - 75) nele caberão 43 cavernas, com pequenas diferenças, não muito importantes, devido ao arredondamentos das medidas.

Logo, neste navio desenhado por Oliveira, os espaços ocupados por cada par, que definiu como o conjunto caverna/vão, é apenas de 2 Pg, ou seja, ainda não usa entremichas de reforço, ou seja ainda, é a Traça de um navio relativamente antigo. Mas vejamos as coisas texto por texto e desenho por desenho, quando os há.

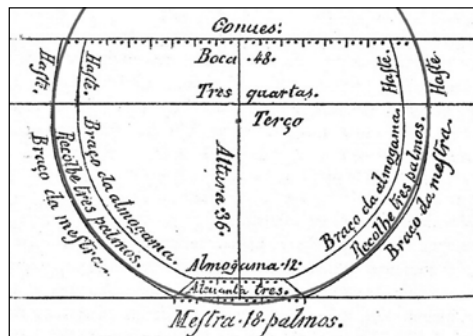
Pe. Fernando Oliveira

Comprimento total entre perpendiculares = 152 Pg
 Nº de total de cavernas a 2 Pg de distância = 76
 Nº de cavernas do conto = 37
 Nº de cavernas de enchimento e picas = 39



Neste desenho de Oliveira, as 37 cavernas ocupam 75 PG, donde resulta que a distância entre cavernas é de cerca de 2 Pg como já vimos. Num total de 152 Pg, ficará livre para as cavernas de enchimento e picas 77 Pg ou, a dois Pg cada, mais 39 cavernas, com arredondamentos.

Já vimos as suas incongruências quanto ao fundo e às almogamas, mas no desenho da caverna mestra que fez, deve notar-se que a caverna mestra é perfeitamente circular, com o círculo apenas aparado no fundo e no talabardão, e com o ponto do compasso inserido no meio do desenho.



O Pe. Fernando Oliveira ainda não conhecia entremichas. Se a palavra “antrecosto” pode oferecer alguma dúvida numa leitura apressada, logo se verifica que ele inventou o nome de antrecosto para o vão, e define par como o conjunto da caverna/vão. Acrescenta que mesmo que as balizas tenham menos de 1 Pg em quadrado, deve acrescentar-se ao antrecosto (ao vão) o que lhe faltar para que a medida do par seja sempre 2 Pg.

Mas dá ainda uma informação importante, que também tem causado confusões, nelas incluindo os autores do *Dicionário da Linguagem de Marinha...* De todos os que estamos a estudar, é o único que menciona o “sobrecostado”, que define como um tabuado externo, sobreposto ao costado nas obras vivas, para proteger a galagala com que se cobria esta parte do navio, mas também para reforçar o calafeto, segurando o breu e a estopa nas juntas do tabuado e ainda defender esse tabuado da humidade, podridão e do gusano.

Os autores do Dicionário apenas utilizaram a parte que iremos transcrever, que é subsidiária em relação à sua verdadeira função. “...E se subir acima da água também emparará dos tiros dos contrários, que quebrarão a força nele...Porém não há-de ser o tabuado do sobrecostado tão grosso nem forte como o do próprio costado...”. O sobrecostado, que foi largamente utilizado para o seu fim original, ficou taxado no *Dicionário* apenas como reforço contra projecteis inimigos.

Como se sabe, mais de uma centena de anos mais tarde, este sobrecostado de madeira foi substituído, para o mesmo fim, por uma cobertura de chapas de cobre.

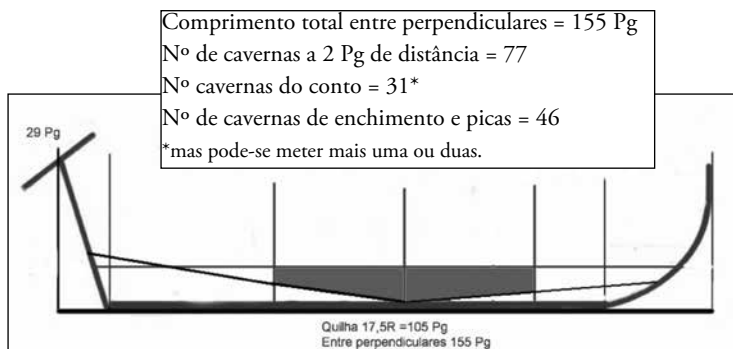
Interessa reter, do conceito de navio de Oliveira, algumas características principais:

1. Mete muitas cavernas entre almogâmas (37/38);
2. Dá pouco fundo ao navio, na longitudinal;
3. A secção da Caverna Mestra é circular;

4. Não conhece o reforço das balizas;
5. Protege as obras mortas com o sobrecostado

Gonçalo Rodrigues

Um dos dois autores de Traças que Lavanha consultou, é exactamente aquele que mais se aproxima da Escola “Antiga” representada por Oliveira, muito embora a Traça não nos diga muitos elementos que seria bom que tivessem sido indicados, mas não foram.



Passemos agora ao traçado da caverna mestra.

Traçar esta caverna mestra seguindo as indicações de Rodrigues, viria a demonstrar-se um verdadeiro quebra-cabeças.

Rodrigues começa por definir a largura da boca, no chão da terceira coberta, que são 52 Pg, e é um ponto.

Dá a largura do fundo 14,5 Pg, que é outro ponto.

A 1ª coberta terá de largura no chão 42 Pg, e é outro ponto.

A 2ª coberta terá no chão 48 Pg, e ainda é outro ponto.

Depois diz: “...Pelos três pontos das maiores larguras das três primeiras cobertas e pelo ponto do côvado (o do fundo), se deita a roda... E depois lhe dão para fora, a olho, o bojo...”

Estranhámos, o que era isto de deitar para fora o bojo, a olho ? Estranhámos, mas traçamos conforme Rodrigues indica.

E o desenho que apresentamos foi o resultado !

Rodrigues tentou abrir mais o navio na boca, não o fazer tão arredondado quanto Oliveira ou Fernandes mostram e ...não bate certo. Porque:

- dá primeiro a largura das cobertas e depois é que vai fazer passar o compasso pelos pontos que elas determinam;
- a largura da primeira coberta é muito estreita em relação à segunda coberta, da qual faz uma diferença de seis palmos, quase tanto como a altura entre cobertas, que como se sabe, é de 7 Pg;
- Dá quatro pontos para o compasso, em vez dos normais três.

E como não se consegue fazer arcos que unam os quatro pontos, nem de círculos, nem de ovais, mesmo de centros muito afastados, resolve o problema dizendo que o bojo se dá “a olho”.

Ligam-no à Escola “Antiga” os seguintes factores:

Ainda faz coisas ao calhas, a olho, como a caverna mestra;

Segue Oliveira no elevado número de cavernas do conto, que diz serem 31 com a mestra, mas se fôr necessário, para ageitar as almogâmas, pode-se meter mais uma ou duas;

Ainda não usa a prática das entremichas, pois tal como Oliveira, fala nos pares de cavernas, ou seja, caverna/vão.

Pela maneira como define os delgados da popa e proa, conforme assinalámos no desenho anterior, segue Oliveira na subida acentuada das cavernas do ponto, não dando fundo ao navio.

Ao contrário de Oliveira, que defende um gio um pouco mais do que o terço da largura da boca (38/18), dá ao gio a largura de mais de metade da boca (52/29), numa relação ainda mais elevada do que a de Manuel Fernandes, que é de 56/29.

Por mais voltas que dessemos, não conseguimos encontrar o traçado da caverna mestra de Rodrigues, nem mesmo a olho.

2ª Traça de Gonçalo Rodrigues

As *Coriosidades* trazem uma Traça de uma Nau da Índia de Gonçalo Rodrigues, certamente mais tardia que aquela que vem a pensar ao *Livro Primeiro*. Mas mais tardia porquê?

Porque a primeira Traça é de 1598 e tudo indica que a recolha das Coriosidades seja de uma data bastante posterior. Por outro lado, verificámos que as Traças de Gonçalo de Sousa, exceptuando esta, provêm de uma mesma fonte do *Livro de Traças*, e este é de 1616. E ainda por outro lado, Sebastião Themudo faleceu em 1609 e Rodrigues ficou como único Mestre da Ribeira de Lisboa.

Se assim foi, é curioso verificar-se as alterações que Rodrigues introduziu na sua Traça depois da morte do colega, o que prova que até os Mestres iam evoluindo nas suas Traças:

Característica	Traça de 1598	Traça mais tardia
Comprimento da quilha	105	105
Altura da Roda	51	51
Lançamento da Roda	36	36
Altura do Cadaste	42	45
Lançamento do Cadaste	10/14	9
Largura do Gio	29	29
Largura da Boca	52	57

Medida na 3ª coberta	no chão	na portinhola
Nº de Cavernas do conto	31	15
Largura do fundo	14,5	14

Como se pode ver, mudou de opinião; agora já os seus navios têm o cadaste mais alto e menos inclinado, com maior boca, medida mais acima às portinholas, o gio mais proporcionado à boca, fundo um pouco mais estreito e apenas 15 cavernas do conto, em vez de 31, que mete na quilha já segundo o novo método.

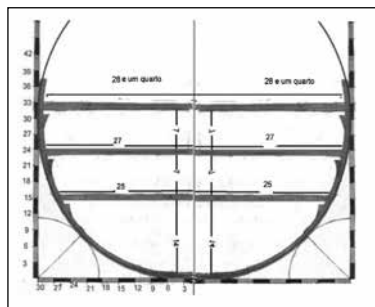
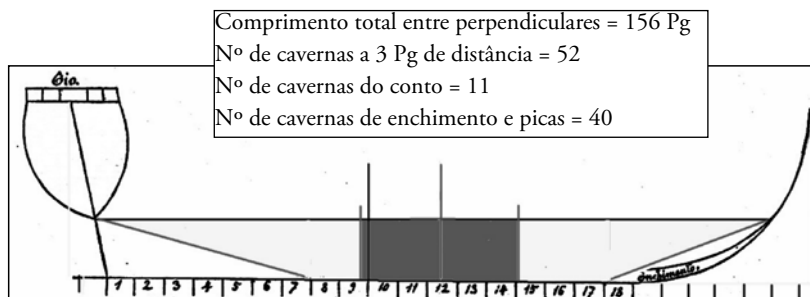
No entanto continua a dizer que se podem meter mais quatro ou cinco cavernas de um ponto para manter a medida e a traçar uma caverna mestra impossível de se fazer rodar, como vimos.

Manuel Fernandes

Manuel Fernandes veio de Vila do Conde para Lisboa em 1616, e provavelmente as inovações custariam a lá chegar. De resto, as Traças que transcreve não são dele, talvez a única de sua autoria seja a da Galé. A sua Traça da nau da Índia, tem muitos pontos semelhante à que Gonçalo de Sousa incluiu nas suas *Coriosidades*, está muito incompleta em relação à informação que Sousa presta.

Para o estudo que agora apresentamos, é possível retirar os dados para fazer o esquema que temos vindo a seguir, pois todos os autores, com a excepção de Oliveira e de Sousa, aceitam o comprimento de quilha de 17,5 Rumos.

Vamos seguir a Traça:



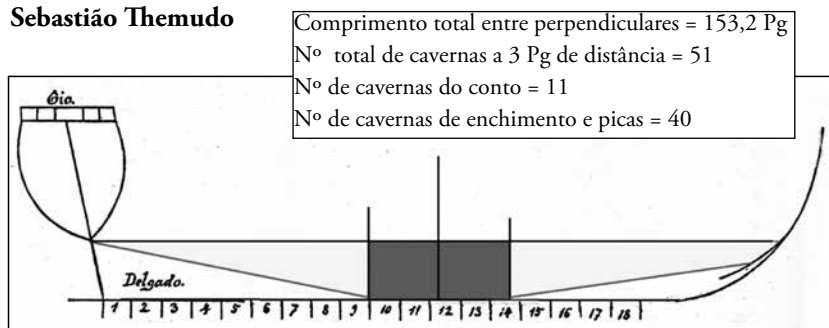
Como já fizemos notar no nosso trabalho que temos vindo a mencionar, Manuel Fernandes não diz a maneira de colocar a mestra na quilha, que Gonçalo de Sousa menciona. Como as cavernas do conto são no mesmo número, assentámos aqui as cavernas do conto tal como propõe Sousa.

Não existem grandes diferenças entre as traças a que Fernandes e Sousa fazem eco. Note-se, no entanto, que Fernandes ainda faz uma caverna mestra em tudo semelhante à de Oliveira, quase circular.

Fernandes também dá a boca mais larga em relação a todos os outros (56,5 Pg) e apresenta também o gio mais largo, semelhante ao de Rodrigues (29 Pg).

De igual modo, além de Oliveira, que propõe um fundo 18 Pg, é Fernandes que o segue dando um fundo de 15 Pg. De resto, Fernandes já propões a utilização de entremichas no liame.

Sebastião Themudo



Utilizando o mesmo desenho e mantendo a escala, a proposta de Themudo é apenas de 11 cavernas entre almogâmas que, a três Pg de separação entre si, ocupam 33 Pg de um total de 153,2, deixando livres para cavernas de enchimento e picas 120,2 Pg ou, a 3 Pg entre si, 40 cavernas.

Mas Themudo traz na sua traça algumas grandes novidades em relação ao liame do fundo. Vejamos a sua proposta de caverna mestra:

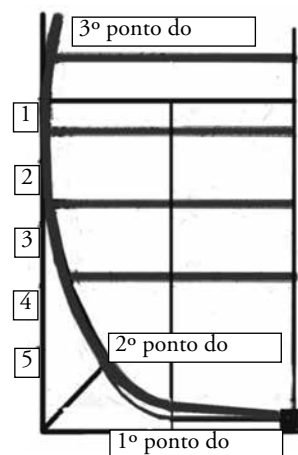
Themudo começa por indicar a largura do fundo na base da esquadria, que é um quarto da boca, e o seu côvado corresponde ao primeiro ponto para o compasso.

De seguida dá a altura das cobertas, 14 Pg para a altura do porão, até à lata ou vau da 1ª coberta e 7 Pg para as seguintes, sempre descontando a grossura das madeiras, que são um Pg para a lata e três dedos para o pavimento.

O segundo ponto é dado pela divisão da altura à boca máxima (encontrada pelo somatório das alturas das cobertas e madeiras, como vimos) por cinco, e esse número encontrado é colocado como um traço no canto esquerdo da esquadria a 45°, que o mesmo é que traçar um quarto de círculo com um raio equivalente.

A boca máxima é colocada 3 Pg acima da 3ª coberta e é definida como um terço do comprimento total do casco, na esquadria, e este é o terceiro ponto.

Por outro lado a astilha da caverna sobe quatro dedos na quilha e a caverna já não é horizontal, no fundo; é puxada para cima, na altura do côvado, 1 Pg. Tudo isto é inovador em relação às outras Traças estudadas. Faz-se passar o compasso com diversos centros para se encontrar uma forma harmoniosa do casco, o que é possível fazer-se sem grande trabalho.



Os navios de Themudo já não têm o casco demasiado circular, estão bem proporcionados e apresentam um fundo relativamente amplo.

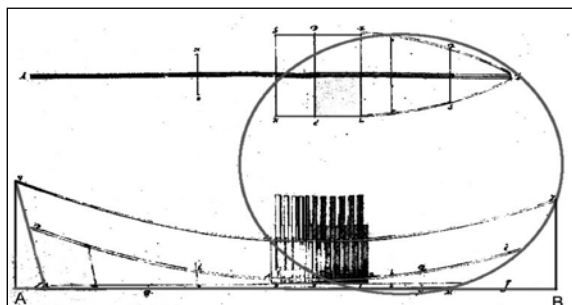
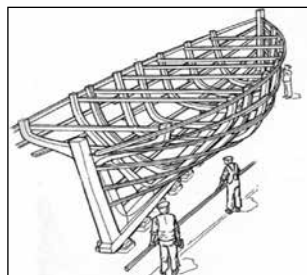
É importante ter em mente que é também Themudo o primeiro mestre dos que conhecemos, cá e lá fora, a dizer que a astilha da caverna mestra deve subir 4 dedos na quilha para "...que dela vá logo tendo a dita nau entrada e saída princípio do delgado, para ser de bom governo...", assim como diz que o encolamento deve ser à altura de 1 Pg em relação à astilha, forçando a inclinação para cima da mestra, com uma forma de V muito aberto, antes dela arredondar para o braço.

Curiosamente, é isto mesmo que prescrevem, alguns anos depois, as Ordenanzas Espanholas citadas por Serrano, na obra atrás mencionada.

Os outros pontos inovadores que se notam na Traça de Themudo, são:

1. A drástica redução do número de cavernas do conto (estamos a falar de uma Traça de 1598 e todas as outras Traças, à excepção da de Oliveira são bastante posteriores), que define como apenas ONZE. Este atrevimento, que lhe permite construir navios mais esguios, com cascos harmoniosos e equilibrados, não foi seguido em Espanha que preferia navios mais bojudos; por exemplo, e seguindo a Ordenanza de 1618, um dos maiores navios espanhóis, um Galeão de 22 codos de manga, em 19,68 m de distância entre almogâmas metia 43 cavernas do conto, excedendo o número do Padre F. Oliveira de 37/38.

2. Para a fôrma das cavernas de enchimento, para ante a vante e ante a ré das almogâmas, utiliza três armaduras com posições fixas: uma sobre o embaraçamento da caverna/braço, outra sobre o embaraçamento do braço/1ª apostura e ainda outra sobre o embaraçamento da 1ª apostura/2ª apostura, lugares em que julgamos que seriam colocadas as cintas, depois achada a fôrma e de serem montadas as cavernas. Mais uma vez, esta operação encontra-se primorosamente desenhada no livro de Greenhill que atrás mencionámos. Julgamos que foi por ter concordado com Themudo que Lavanha fez este desenho:



Note-se bem aqui a forma esguia do navio, visto de cima, e como a colocação das cavernas entre almogâmas deixa espaço para as cavernas de enchimento e picas se acomodarem perfeitamente aos delgados.

Estamos ainda convencidos que os conhecimentos de Themudo foram sabiamente utilizados e

possivelmente ampliados por seu filho, Valentim Themudo, que foi um dos mais conceituados e premiados Mestres de Ribeira portugueses, que já quando Mestre em Goa

ganhava 200.000 rs., e a quem El-Rei, não obstante a infectada mancha plebeia da sua genealogia, viria a conceder e confirmar o hábito de Ordem de Santiago.

“...Tratado do que deve saber hũ bom soldado pa. ser bom Capitam de Mar e gerra...”

Mais uma vez, foi o incansável António da Rocha Madahíl (e também mais uma vez no Arquivo Histórico da Marinha), que trouxe à luz o documento em referência, o qual julgamos, pela grafia das palavras e pelas formas de expressão, que poderá ser dos final do século XVI ou princípio do século XVII.

Vejamos o que o que é que estas Regras, de carácter geral, nos dizem sobre o traçado das naus:

1º . Quilha - que é do comprimento da quilha que se irão retirar todas as outras medidas que dizem respeito à nau.

2º . Boca – a boca será um terço do comprimento da quilha. Se for para Galeão de 3 ou 4 cobertas, um pouco mais de boca.

3º . Fundo – metade da largura da boca.

4º . *Nota importante:* tal como Sebastião Themudo, diz que a caverna mestra “será bem que leve pé, para fazer nau de vela e de governo; ...”, mas enquanto a almogâma da proa terá a forma que tem a caverna mestra, a de popa está mais alta que esta um terço (maior delgado).

5º . Roda de proa – a roda terá a altura do pontal ao convés, e mais para cima (certamente para os escovéns ficarem no convés). O seu lançamento será três quartos desta altura, ficando uma roda bem redonda, à flamenga.

6º . Cadaste - O cadaste terá a altura de tal modo que fique a cana do leme na praça de armas (ou seja, sobre o gio, um pouco acima do convés). Lançará a quarta parte da boca.

7º . Gio – o gio terá de largo 2/3 da boca da nau.

8º . Pontal – Se for nau grossa, ficará a cobertura da artilharia em 28 palmos da sobre-quilha, com outra tanto livre coberta por debaixo desta. Entendemos que estes 28 palmos serão a altura da quilha ao vau da 1ª cobertura, mais o vão da 1ª à segunda cobertura, o que significaria um porão de 20 palmos. Mas se fosse uma fragata de guerra já a segunda cobertura, a da artilharia, ficaria a 20 palmos da quilha, ficando o porão apenas com doze, aproximadamente. O convés ficará à altura de oito e meio para nove palmos.

Seguem-se outras indicações com interesse, mas afastadas das dimensões que estamos a estudar.

Muito embora, as proporções propostas não seguirem, exactamente, qualquer das Traças que apresentámos, o que não deixa dúvida, é que esta Traça é já da “Escola” moderna.

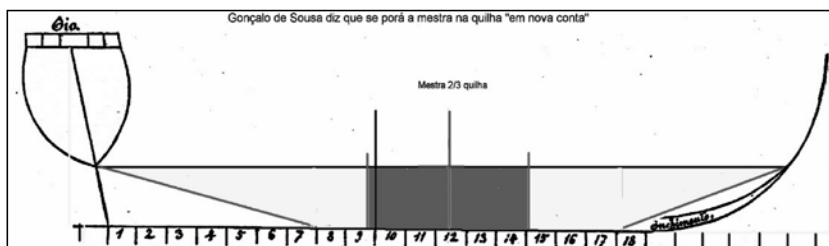
Dá ainda uma outra informação importante, que é o Regimento dos Mestros e Vergas, relacionando a sua guinda e palha com a boca do navio: “...Mas-



tros. – Serão feitos para qualquer nau pela bôca que tiver, e não pela quilha, porque, tendo pouca bôca, curto mastro levará; e tendo muita, será mais comprido; assim que fique com a sua conta para poder com o pano que pede a tal nau, e tudo pôsto em sua medida...”. Julgamos que esta regra era universal nesta altura, e tinha a grande vantagem de relacionar entre si mastros, mastarêus e vergas. A única excepção que lhe conhecemos, é referente aos mastros das caravelas, que estavam relacionados com o comprimento e não com a bôca.

Madahíl até deixou uma pista interessante para a identificação do escritor, que haveria todo o interesse em ser conhecida, e que à partida julgamos que devia ser capitão de navios de Sua Magestade, tal como Gonçalo de Sousa, baseados nas indicações que dá. Mas até agora, julgamos que ninguém pegou na sua assinatura, que aqui reproduzimos.

Gonçalo de Sousa



Comprimento entre perpendiculares = 156 Pg
 Nº total de cavernas a 3 Pg de distância = 51
 Nº de cavernas do conto = 11
 Nº Cavernas de enchimento e picas = 40

Como já dissemos, quando apresentávamos a Traça de Manuel Fernandes, não existem grandes diferenças entre as Traças deste dois escritos. A Traça da caverna mestra é semelhante.

No entanto, voltamos a sublinhar que muitas das informações que nos presta à cerca da construção de uma Nau da Índia de 17 1/2 rumos, não são transcritas por Manuel Fernandes e para que estas coisas se mantenham na lembrança das pessoas, parece-nos útil relembrá-las:

1. **Conta de como tirarás a roda de proa e de como a arrodarás;**
2. **Conta que será no latar (meter vaus) e (?) da segunda coberta que tem a dos agazalhos e do assentar da estrinca, fazer do sisbordo;**
3. **Conta de como tirarás o Rodaste (cadaste) de uma nau, ordem para o lançamento dele;**
4. **Conta como o encurvar da terceira coberta que é a da abita, com assenta-la ao cabrestante grande e agazalhados, e assim curvas de revés;**
5. **A maneira que farás para irem enchendo uma nau (com balizas de enchimento) sobre as armaduras e a donde porás a caverna mestra;**
6. **Lembrete que para pôr a caverna mestra na quilha em nova conta;**
7. **Maneira de como assentarás as alturas da cinta à popa, da proa e a altura da coberta, para a fabricares;**

8. **Conta do que se há-de fazer digo ter no fazer da tolda, como domubruar (?) do convés e do revés até se acabar;**
9. **Maneira de como tirarás as formas da posturagem redonda e pés do castelo;**
10. **Como tirarás a forma para a primeira abóboda que cai sobre o leme, das cambotas da segunda abóboda;**
11. **Conta de quanto cairá o primeiro virote ao pé do mastro.**

Logo, as informações que Manuel Fernandes dá para se construir uma Nau da Índia nem sequer chegam para construir o casco, tendo em conta que não se podem utilizar as informações que presta referentes a outros navios.

João Baptista Lavanha

Porque parece existirem dúvidas, o Livro Primeiro de Architectura Naval não é um livro de Traças, é um livro de Método.

Para além da preciosa informação ilustrada que fornece sobre as “entremichas” que, como veremos, alguns outros Mestres ainda não utilizavam, mostra-nos como o método das armaduras em pontos fixos substitui, com vantagens, a prática antiga, dado que permite encontrar as formas lógicas das cavernas de enchimento com grande diminuição do número das cavernas de conto:

“...A invenção desta planta das Armaduras, he nova e de muita importancia para saber a largura dos enchimentos e cavernas, e ate agora se usava fazer isto a olho e pouco mais ou menos...” explicitando aquilo que julgamos ser uma alusão clara à Traça de Gonçalo Rodrigues, que traça a mestra e as seguintes a olho e acrescenta cavernas pouco mais ou menos.

É ainda Lavanha que nos explica claramente como antigamente se fazia:

“...E tambem se usavão dois graminhos, um para a popa e outro para a proa, para a fabrica dos quaes se repartia a metade da caverna mestra, que he do meyo della te o covado, em cinco partes, das quaes se tomavão duas: e estes dois quintos se repartião com diminuição em quinze partes para quinze cavernas, que conforme a estes pontos hião sendo menores, quanto mais se afastavam da Caverna Mestra e para a altura que cada uma dellas havia de ter, se fazia um graminho para as cavernas de popa, de altura de 3 palmos e $\frac{1}{2}$ de Goa, afora o pee, que he de uma polegada; no qual, com outra semelhante diminuição, se assinalavam outros quinze pontos; e para a proa se ordena(va) outro Graminho de dous palmos de vara, com a mesma conta e diminuição; e asi por esta traça se Lavrão no chão trinta e três cavernas; ss a Mestra e duas mais, cada uma de sua banda, que se igoalão com a mesma Mestra, e quinze para a Popa e outras tantas para a Proa, das quaes as derradeira são as que se chamão Almogamas; que conforme a esta traça vem a ter a da Popa 3 palmos e $\frac{1}{2}$ de alto e a da Proa dous; e allem disto da seista caverna avante e à ré embraçam com uma medida que chamão Saltarelha, a qual se faz repartindo a conta da caverna em seis partes, e dellas tomando uma para esta Saltarelha, na qual se poem e assinalão 9 pontos com diminuição como nos graminhos, para que quando recolher a forma por baixo, por razão dos pontos da caverna, tanto vão botando os braços para fora...”

CAPÍTULO V

As “entremichas”

Devem ter reparado que atrás atribuímos 3 Pg ao espaço que cada caverna ocupará na quilha, e dado que muitos pensam que esta distância era apenas de 1 ou 2 Pg, principalmente pelos dados que parece terem sido recentemente recolhidos pela Arqueologia Naval Subaquática, queremos aqui lembrar alguns factos a que atribuímos uma certa importância:

1. Ao contrário do que sucedia em Espanha, com as tentativas de estandardizar a construção naval levadas a cabo por Filipe III em 1607, 1613 e 1618, em Portugal cada Mestre de Ribeira era perfeitamente autónomo e construía navios de acordo com a sua Traça muito própria; e eram tão próprias, que até nós só chegaram aquelas a que deram eco Manuel Fernandes e Gonçalo de Sousa, as duas de dois reputados Mestres de Ribeira de que Lavanha se serviu para escrever o seu *Livro Primeiro* (e último, ao que parece) e a proposta de Sebastião Themudo. Em Portugal cada Mestre de Ribeira tocava a sua própria música e já vimos o exemplo das duas Traças de Gonçalo Rodrigues.
2. A Nau *N^a Sr^a dos Mártires* parece ter sido a única deste nome, nem Quirino da Fonseca, por exemplo, nem António Marques Esparteiro mencionam outra, e a viagem em cujo regresso naufragou, a primeira e única que fez. Como foi construída em 1605, e nessa altura havia dois salientes Mestres de Ribeira que lutavam pela sua direcção, a um dos dois tem que ser atribuída a autoria da sua Traça, e a questão parece tornar-se simples: se tem três espaços de um Pg para cada caverna, a sua construção é da Traça de Sebastião Themudo ou da sua Escola, que pelo menos desde 1598 aconselhava esta prática; se só demonstra dois espaços, é da Traça de Gonçalo Rodrigues ou dos seus seguidores, que continuou construindo segundo o antigo método dos dois espaços.
3. Nestas circunstâncias, parece-nos que devia ser tomado em conta aquele célebre ditado português que diz que uma andorinha, não faz a Primavera.
4. Aliás, e quando se trata da Arqueologia Naval, mais antiga ou mais moderna, já John Haywood, na sua obra *Dark Age Naval Power*, nos diz que mau grado os muitos achados arqueológicos de navios encontrados no Norte da Europa, e de tantos do Mediterrâneo, dos quais sobressai o Kyrenia, os dados que deles foi possível retirar eram insuficientes para se tentar uma reconstrução válida, e até às vezes contraditórios entre si, o que o levou a um profundo e atento estudo nas fontes escritas em latim bárbaro, de várias origens e em vários lugares, referentes ao período que estudava, e que, obviamente, não se referiam à construção naval mas que se mostraram prenes de preciosas informações, através das quais conseguiu escrever a obra mencionada.
5. De qualquer modo, tirar conclusões e generalizá-las, de um navio naufragado à beira-mar, numa área das mais batidas pela sua desordenada fúria, em que os séculos das violentas vazantes de Inverno (antes das barragens) criavam enormes

e caudalosas correntes que tudo levavam a reboque (e nós sabemos, porque foi exactamente aí, e à vela, que vimos a nossa vida perigar), tudo isto, sem ninguém ter estudado exaustivamente os documentos existentes, parece-nos, como havemos de dizer, talvez ... um pouco precipitado.

Por iestas coisas, e por muito mais que não teremos o tempo de aqui abordar, depois de termos comparado os dados que aqui viemos apresentar à Vossa consideração e falar de coisas algo esquisitas, iremos agora falar um pouco sobre uma coisa esquisitíssima, que dá pelo nome de ENTREMICHAS.

Se consultarmos a preciosa obra que a Marinha tem tido o cuidado de reeditar, mas que, pelos vistos, ainda não entrou nos hábitos de consulta dos nossos historiadores, o *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, verificamos que os autores foram beber a Lavanha a definição de Entremicha, que citam assim:

“...Peça de madeira com secção igual à da caverna, e que a reforçava na parte compreendida entre os braços, que lhe estavam ligados. É, pois, uma peça de “enchimento”...

Mas como errar é humano, os autores ficaram satisfeitos com esta definição que encontraram em Lavanha, e não leram a continuação desta explicação, que lá está, nem atentaram no desenho que Lavanha fez, nem interpretaram o texto pelas letras identificadoras que Lavanha teve o cuidado de lá pôr.

Diz Lavanha, no seu texto completo, que repartimos em duas partes:

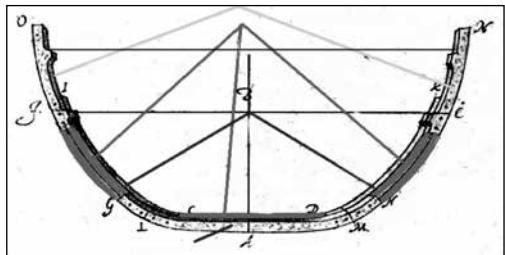
“...O espaço CD, que he de ponta de um braço a outra do outro braço se maçiza com com um pao que vem igol com a Caverna que é a entremicha que se dise atrás...” .

Muito embora esta seja a parte mais ou menos transcrita para o Dicionário, note-se o termo que Lavanha emprega – se **maçiza** - o que significa tornar macisso, mais robusto; em suma, é lá colocado por que se achou que só a caverna não será suficientemente forte, pelo que é um reforço estrutural: no texto nada permite retirar que é um “enchimento”, que significará o preenchimento de um espaço vazio, sem qualquer pretensão de reforço.

Temos pois que os navios tinham as cavernas robustecidas com madeiros de secção igual à cavernas, e já temos aqui ocupados na quilha dois espaços equivalentes a dois Pg.

Mas Lavanha continua e logo a seguir a esta frase diz: “...E isto he so de uma face da Caverna mestra e outros dous braços se hão de por da outra (face), que venhão de F a L e de E a M sobre as pontas das aposturas e da caverna, e o espaço que as pontas debaixo dos dittos braços comprehenderem se ha tambem de maçizar com outra entremicha, com que de todo ficarão embraçadas e acertadas estas peças e da mesma maneira que se exemplificou na Caverna mestra, se faz nas outras...” .

Ou seja, ao contrário do que diz o *Dicionário*, Lavanha diz que as cavernas e os braços, no seu embaraçamento, levam três entremichas, uma junto à caverna e mais duas entre os braços e as aposturas que lhe estão ligadas, reforçando não só a união caverna/braço,



mas também a união da caverna à apostura. E o desenho que fez para o demonstrar é minucioso, como todos os outros seus desenhos, e bastante elucidativo: Cá estão indicados os lugares onde entram as outras duas entremichas, assinalados a vermelho, e como diz Lavanha, de F a L e de E a M.

As cavernas da construção naval deste tempo, e certamente desde há muito tempo, eram reforçadas e ocupavam na quilha o espaço equivalente ao somatório das grossuras da caverna/entremicha fortemente unidas, ou seja dois Pg.

E o terceiro espaço de que falámos ? Bem, na página seguinte Lavanha diz: “... Asentada a Caverna Mestra (assinala uma figura que não está reproduzida ou não existe) com as suas entremichas de uma e da outra parte; pegado com elas de ambas as bandas, se assentão outras duas Cavernas, que das cinco da conta (para cada lado) são as primeiras e logo se vão pondo as demais, deixando tanto de vazio entre uma, e outra como he a largura de cada uma das dittas cavernas, que como se ha ditto, he um palmo...”.

E assim fica demonstrado que na construção que chamámos de moderna, cada caverna ocupava longitudinalmente, na quilha, o espaço de 3 Pg.

Mas mesmo assim, ainda é possível que os mais cépticos não aceitem esta demonstração, porque se diz que o Pe. Fernando de Oliveira não menciona entremichas e alguns que Gonçalo de Sousa e Manuel Fernandes também não.

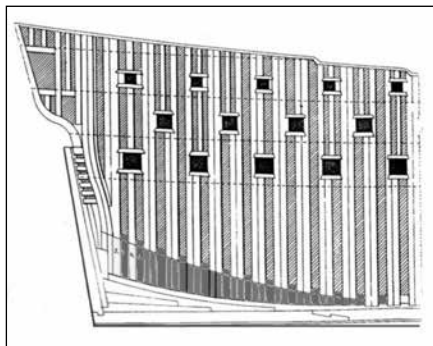
Provavelmente, Oliveira não fala de entremichas porque as desconhecia, ainda não se usariam, no seu tempo, por não haver necessidade de reforçar as cavernas, braços e aposturas, mas Fernandes e Sousa, mencionam entremichas, embora num outro contexto que para nós também foi muito elucidativo, como veremos adiante.

Mas, o que é que se fazia lá fora ?

Em Espanha, como nos diz Jose Luìs Rubio Serrano no tomo II da sua obra *Arqui-*

tectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias, a prática era semelhante: ”... En las Ordenanzas de 1613 (quinze anos posteriores à Traça de Sebastião Themudo) el número de cuadernas de cuenta indica el total de espacios en que se dividia la distancia entre los redeles, esto es, las cuadernas propriamente dichas y las claras o separación entre ellas (...). Puesto que el grueso o canto de cada cuaderna se componia de dos mitades, el canto o grueso de cada mitad seria de unos 19, 21 y 23 centímetros, en las naves pequeñas medianas y grandes, respectivamente. Las dos mitades de cada cuaderna ibam fuertemente unidas y solapadas, con sus respectivas partes o ligazones (varengas, genoles e estamenaras)...” Para compreensão deste texto, talvez seja necessário dizer que cuaderna significa baliza, redeles equivale às almogâmas, claras equivale às vãos, varengas equivale a cavernas, genoles significa braços e estamenaras são as aposturas.

Só que, no nosso entender, o desenho de Rubio demonstra mal o seu texto, porque nos quer parecer que apenas nos enchimentos se apresenta um vau por caverna, e nas



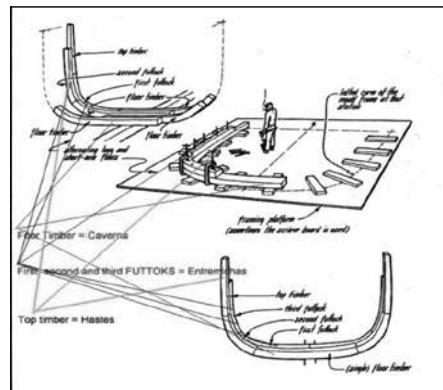
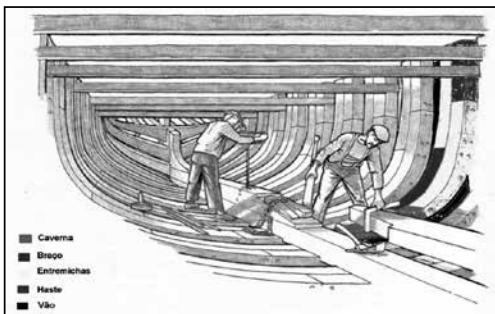
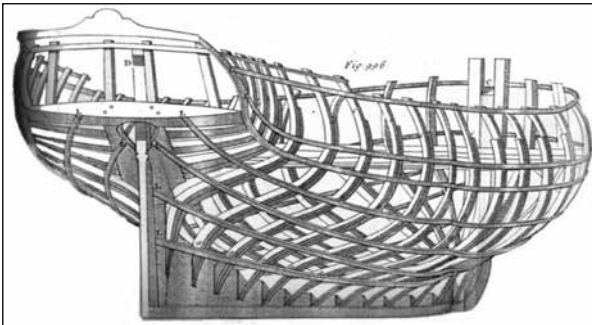
cavernas entre almogâmas dois por caverna, o que corresponderia a uma ocupação na quilha de quatro palmos, em vez de três.

Não temos iconografia tão aproximada no tempo quanto este testemunho espanhol.

Mas a *Encyclopédie Méthodique*, de 1788, traz um desenho retirado do *Falconer’s Marine Dictionary*, de 1769, que apresentamos ao lado e em que se podem perfeitamente distinguir duas balizas unidas, da quilha até ao talabardão e os vãos entre elas, que até são de dimensões muito superiores, o que eventualmente poderá querer dizer que esta também era a prática francesa.

Mas também na obra de Basil Greenhill, autor de celebrados livros sobre Arqueologia Naval e ex-Director do National Maritime Museum,

intitulado *The Evolution of the Wooden Ship*, que escreveu com a colaboração de Sam Manning, homem do mar e excelente desenhador, vem um conjunto de minuciosos desenhos que demonstram o que temos vindo a dizer:



Para encerrarmos este assunto, só nos falta acabar o que começámos a dizer quando afirmámos que quer Gonçalo de Sousa quer Manuel Fernandes, mencionam entremichas num outro contexto que, de algum modo a leitura da obra de Tomé Cano e estes desenhos nos ajudaram a compreender.

Quer Fernandes, quer Sousa falam de entremichas na parte em que tratam do assentamento das curvas da primeira coberta e da ordem dellas, assim de revés como de convés, que mencionámos a pp. 40/41 do nosso trabalho atrás mencionado.

Ficámos a saber que “... a Carlinga do traquete afastará da roda quatro Pg e será forte, e se assentará de bordo a bordo com seus tamboretos que feche na entremicha, na curva do convés e logo na corda...”, mas também se ficou a perceber que “...seus pés de carneiro (assentam) defronte uns dos outros, nas entremichas...”.

O que nos levou ao seguinte raciocínio: Numa dada altura da evolução do liame do fundo dos navios, foi necessário reforçar o assentamento das cavernas na quilha, dado que era nesta que assentavam depois as curvas (e logo os dormentes) assim como os pés de carneiro que aguentavam as cobertas. Mas a partir da constante evolução da artilharia, com o acréscimo de peso dos canhões e das caixas de munições que deles estavam próximas sobre as cobertas, e sabendo-se que os canhões se seguravam, por talhas, às aposturas, e a enorme força que exerciam no seu recuo, todo o liame desde o fundo até às cobertas teve que ser reforçado e assim passaram a ser aplicadas também entremichas nos braços e nas aposturas, em que se apoiavam as cordas.

Entre um breve parêntesis, é bom que lembremos aqui que as Traças constituíam um repositório de apenas algumas das medidas e regras necessárias para se construir um navio com as medidas e fôrma especificadas nessa Traça, que eram destinadas a, e apenas utilizadas por, profissionais; as generalidades, aquilo que esses profissionais já tinham obrigação de saber, não se mencionava, não era necessário. Hoje, muito do que lá não vem escrito, só se pode aperceber por puro raciocínio sobre as questões e os dados, com todo o risco que ele envolve de má interpretação dos dados.

Conclusões

- Como se pode verificar, as fontes primárias e secundárias existentes e publicadas, e até mesmo a Iconografia, podem fornecer muitos elementos conceptuais, medidas, formas e métodos utilizados na construção naval portuguesa antiga, e como esta é mesmo muito antiga, como o provam as fontes, da análise de determinados documentos, por vezes, pode-se raciocinar em regressão e chegar a conclusões sobre factos anteriores, que são os parentes mais ou menos afastados, mas lógicos, daqueles que nos são oferecidos, e que nos permitem conjecturar os caminhos de uma suspeitada evolução.
- Também é verdade que ainda não temos, para além das tentativas do Comte. Marques Esparteiro e do saudoso Dr. Manuel Leitão, nenhum Dicionário de termos náutico-navais Português/Inglês e vice-versa, o que dificulta a muitos a leitura e compreensão das obras estrangeiras, porque Dicionários da especialidade entre Inglês/Francês/Italiano/Espanhol e Alemão, esses existem.
- Também não dispomos de nenhum Dicionário náutico-naval ilustrado, que permitisse ver os objectos ao mesmo tempo que se lê a sua definição que, se existisse, reforçaria a aprendizagem e facilitaria a sua memorização, hoje muito difíceis.
- Por outro lado, até mesmo o *Dicionário da Linguagem* a que nos temos referido, precisa de uma extensa actualização, em função de várias correcções **necessárias já notadas por muitos, mas sobretudo em função dos termos e conceitos expressos por Manuel Carlos da Cunha e Távora, 6º Conde de S. Vicente (que naquele Dicionário não estão nem poderiam estar mencionados), que foi Vice-Almirante, Conselheiro de Guerra, Inspector Geral da Marinha e**

da Academia de Marinha e presidente do Almirantado no último quartel do século XVIII, no seu manuscrito inédito intitulado *Anotasoens para o Regimento de Signais e Ordens Gerais do Marechal O Conde de Tourville*, manuscrito original que adquirimos há muitos anos, e do qual estamos a fazer a transcrição para letra de forma e para português corrente.

- Mas todas estas dificuldades, e não são poucas, deveriam servir de incentivo àqueles que se dedicam a estes estudos, trabalhando as informações existentes e procurando em arquivos e bibliotecas (muitas vezes particulares) pelos elementos desconhecidos que talvez viessem a lançar mais alguma luz sobre estes problemas.

Damos um outro exemplo: O Professor da Texas A&M University, nos Estados Unidos, Filipe de Castro, anuncia no site daquela Universidade (http://nautarch.tamu.edu/shiplab/index_indianau00.htm),

um Projecto para a construção de um modelo à escala de uma Nau da Índia.

Todos devemos ao Professor Filipe de Castro uma enorme gratidão pelo seu intenso labor em divulgar, num país em que as nossas coisas são tão pouco conhecidas, os conhecimentos e as técnicas utilizadas pelos Portugueses durante a época dos Descobrimentos. Achamos mesmo que esta iniciativa é excelente, e que os seus conceitos e metodologias vêm suprir algumas das muitas deficiências dos estudos que por cá têm sido feitos e na forma como cá se investiga e estuda a História.

Mas parece-nos que o Projecto, tal como definido no site, justifica o atento exame de várias questões:

1ª questão:

Expressa-se numa pergunta – que nau da Índia ?

Porque desde a saída da nau de Vasco da Gama, e foi daqui que começou a Carreira da Índia, fizeram-na algumas centenas de naus, caravelas e galeões, do Estado e de particulares, a grande maioria das quais, como fica provado, não tinham nada que ver umas com as outras. De facto, parece lógico que os navios da Índia, numa carreira que durou perto de quatro séculos, teriam reflectido, um por um, a Traça dos seus respectivos Mestres de Ribeira, as consecutivas alterações do seu traçado e as inovações que lhes iam sendo introduzidas.

Não havia padrões regulamentados, como em Espanha, a partir do século XVII, e qualquer Mestre de Ribeira, aprovado pelo Mestre principal e de posse do seu Alvará Real podia introduzir, ou não, na sua Ribeira, as últimas inovações experimentadas com sucesso por outros Mestres de Ribeira, de quem ele teria sido aprendiz ou oficial, ou até mesmo da sua inventiva. Note-se que o *Livro de Traças* foi mandado fazer por um simples Carpinteiro de Ribeira de Vila do Conde, que veio para Lisboa por aspirar mais altos voos, e que parece ter terminado a sua carreira como Mestre de Galés.

2ª questão:

Seja ou não a nau N^a Sr^a dos **Mártires** a nau cujas escavações arqueológicas decorreram entre 1996 e 2000, próximo de S. Julião da Barra, como ter a certeza que este navio era realmente representativo de um navio da Carreira da Índia de 1606? Quem

o construiu e com que Traça, dada a diversidade que agora apontámos e que existia ao longo deste período de quase meio século ?

Seria um híbrido experimental ? Seria produto de um Mestre de Ribeira seguindo técnicas e métodos antigos ou, pelo contrário, teria resultado de novas técnicas e métodos de construção, que se encontram documentados ?

3ª questão:

De todos os documentos que existem e que apresentámos atrás, os mais falados e comentados são os famigerados “Tratados”, escritos por pessoas não experimentadas nem qualificadas na prática de Mestres de Ribeira, e esta era uma profissão essencialmente prática, que não requeria grandes conhecimentos de matemática nem de geometria, como muito bem apontou o Sr. Bellabarba no seu artigo mencionado. Mas vão ignorar-se os verdadeiros traçados de conceituados Mestres da Ribeira de Lisboa, aqueles que de facto construíam os navios daquele tempo para a Carreira da Índia, e que existem ?

Vai-se seguir o que diz o Pe. Fernando Oliveira, ou Manuel Fernandes, ou mesmo estudar o Caderno de Encargos do *Livro Náutico*, que apenas anota as especificações a exigir nos contratos para a adjudicação da construção de navios?

4ª questão. Conforme já tentámos demonstrar, em tempo, e atrás repetimos, a construção de um modelo à escala de uma Nau da Índia do período em análise (final do século XVI, princípio do século XVII) só será possível fazer-se, no que diz respeito ao casco, tendo em conta a Traça de Sebastião Themudo de 1598, em cujas informações se baseou Lavanha para o seu Livro, e na proposta do seu filho, Valentim Themudo; quanto às obras vivas e aparelho, de uma conjugação das informações constantes das Traças explicitadas por Manuel Fernandes, Gonçalo de Sousa e no *Tratado do que deve saber...* em relação à construção de uma mesma nau da Índia, muito embora existam várias fontes, mas mais tardias para o aparelho, que esse, sim, não teve grandes alterações nem no conceito nem na prática.

5ª questão. Também tentámos demonstrar que o arcaísmo e as contradições de Fernando de Oliveira, as lacunas e algumas trapalhadas do *Livro de Traças* e o que falta dizer, e explicar, no *Livro Primeiro de Arqueologia Naval*, não aconselham senão fazer-se lhes algumas consultas esporádicas sobre determinados problemas, e quando possível, sempre em comparação e confirmação dos seus textos, com os textos das Traças existentes.

6ª questão. Porque é que ninguém se lembrará de fazer, numa escala razoável, para facilitar as medidas em Rumos e em Palmos de Goa, uma nau da Índia tal como as fazia Sebastião Themudo, que Lavanha confirma que eram boas de vela e de leme e que aguentavam bem o mar de través, que oferece uma construção fácil do casco sem obrigar a difíceis cálculos de senos nem cossenos, e cujo traçado, depois de conhecidos os termos e conhecidos os conceitos, seguindo o texto, qualquer desenhador geitoso pode fazer num papel ?

Os navios portugueses, quase até finais do século XIX, eram construídos segundo os conhecimentos, experiência e intuição dos Mestres de Ribeira.

Mesmo que estes guardassem os moldes das obras fabricadas, que os faziam, haveria sempre detalhes de pormenor que eram corrigidos e alterados em função de requisitos específicos dos clientes a quem procuravam satisfazer.

Atrevemo-nos mesmo a dizer que o que pode constatar, pelos dados que existem, é que até aos finais do século XVI, não haveria dois navios rigorosamente iguais, mesmo feitos no mesmo estaleiro e traçados pelos mesmos Mestres.

Assim, porque muitos destes conceitos eram constituídos por mnemónicas, dentro da cabeça de cada um, consideramos que apenas a exigência de especificações por cadernos de encargos, como os que ficaram registados no Livro Náutico, representam já um avanço considerável em relação ao que se fazia em tempos anteriores.

Os cadernos de encargos do Livro Náutico, são a forma escrita de uma apreciação prática de navios que foram construídos de acordo com determinada Traça de determinado Mestre de Ribeira, que de acordo as opiniões de capitães, mestres, pilotos, e carpinteiros de ribeira embarcados, tinham provado no mar e em viagens para a Índia, as suas qualidades náuticas.

E esta é a razão porque volta não volta se fala de navios semelhantes a este ou àquele.

E estes pormenores de construção, para além das Regras Gerais, eram qualidades exclusivas de cada Mestre e perderam-se, em muitos casos, irrevogavelmente.

Por isso, tal como qualquer outra preciosidade do passado guardada em Museu, devem ser devidamente repetidos, apreciados e estudados os poucos exemplares de Traças de Mestres que sabemos conceituados e que chegaram até nós.

Mas com os novos Programas de CAD, que até já existem em relação à Construção Naval, será assim tão difícil introduzir os dados recolhidos destas Traças, analisados e compreendidos ponto por ponto e passo a passo, e assim obter o desenho geométrico moderno daquilo que seriam as possíveis plantas daqueles navios ?

Precisará de muito estudo de preparação, e certamente, do trabalho de muitas tentativas de afinação do Programa, mas quando vemos tantas reconstruções computadorizadas de monumentos da Antiguidade, e até de galés fenícias, gregas, bizantinas e romanas, das quais muitas vezes se parte apenas de simples resquícios e informações soltas e de desenhos ou pinturas forçosamente incompletas, não será possível fazer-se o mesmo, de forma científica, em relação às nossas naus e galeões, quando sobre estes navios existe muito mais informação disponível e credível ?

Ou estaremos a sonhar ?

Mas mesmo que sonhemos, lá dizia o poeta que “o sonho comanda a vida, e sempre que o homem sonha, o mundo pula e avança...”. Até pode ser, porque, a sonhar, Orwell escreveu o “1984”. E onde é que estamos hoje ?

E isto tudo porque, por enquanto, temos que chegar à conclusão última de que, em relação a estas matérias, apenas se continua a arrazar uma enorme montanha pelo cume, deixando acumular, na base, juntamente com o entulho, o minério que se procura.

A MARINHA REAL PORTUGUESA

Do Início da nacionalidade até D. João II

Comunicação apresentada pelo académico
Hernani Amaral Xavier, em 2008

INTRODUÇÃO

Como tentámos demonstrar noutro trabalho, cujo assunto foi apresentado em Comunicação à Academia de Marinha de Lisboa, e que esperamos ver publicado em breve, o Sigilo existiu, efectiva e sucessivamente, em todas as matérias relacionadas com o Plano da Índia, aproximando-se muito da proposta do depois muito atacado, Jaime Cortesão.

Não só existiu no próprio Objectivo de alcançar a Índia por Mar e por Oriente, como também existiu nas muitas viagens levadas a cabo para Ocidente e que só agora começam a ser estudadas e conhecidas, como existiu no desenvolvimento e na construção das caravelas, como existiu na preparação de cartas de marear próprias para o Atlântico, no aproveitamento “científico” dos muito antigos instrumentos de agrimensura e astrologia, que viriam a ser utilizados na medição da altura da Estrela Polar, do Cruzeiro do Sul e do próprio Sol, para serem aplicados na navegação por alturas, como ainda existiu nos erros propositados que foram sendo introduzidos nas cartas e atlas para manter o Segredo das distâncias e rotas, enfim, Sigilo rigoroso e absoluto, por vezes mesmo doloso e prejudicial aos nossos mareantes, em várias matérias, que se ia divulgando e tornando conhecimento comum, conforme sucessivamente se fôsse perdendo o interesse na sua manutenção, em relação aos avanços e Objectivos atingidos em cada uma dessas etapas.

Para nós, ou a motivação dos descobrimentos começou muito mais cedo do que se tem proposto, com objectivos sucessivamente mais alargados, ou os descobrimentos são, eles próprios, uma consequência lógica da interacção de vários factores, só possível devido ao continuado desenvolvimento da marinha portuguesa, muito antes do Infante D. Henrique, ou são ainda o resultado da conjugação perfeita destes e outros factores que tentaremos analisar ao longo deste trabalho.

Mas a História, é História, e Portugal é Portugal.

O saudoso Boxer, ao falar sobre a historiografia que os portugueses produzem, lembrou-se da seguinte frase de lord Curzon:

“...Uma espantosamente alta proporção de livros publicados em qualquer país, não tem valor permanente: e Portugal tem a sua quota bem preenchida de trabalhos escritos por aqueles autores a quem Lord Curzon uma vez denunciou como «ou não tendo lido aquilo que já antes havia sido escrito por homens melhores, ou tendo lido apenas com a intenção de plagiar e reproduzir como seu ... mal compreendendo, mal pronunciando e mal interpretando ... ».¹

¹ Charles Ralph Boxer, *Opera Minora*, Fundação Oriente, Lisboa, 2002, p. 82.

Por outro lado, Aldous Huxley, enunciou um princípio que muito poucos têm em conta e que se resume nesta sua frase:

*“...os factos, por serem ignorados, não deixam de ter existido”.*²

Existe ainda um outro princípio histórico universal que o Prof. José Hermano Saraiva, já há muitos anos, teve a habilidade de sintetizar na seguinte frase:³

“... Um acontecimento histórico nunca resulta de outro, no sentido de ser produzido, engendrado por ele; antes se apresenta como a resultante de determinado concurso de circunstâncias, sempre numerosas, sempre de natureza muito diversa. De todas essas circunstâncias, nenhuma é causa, porque por si nenhuma basta à produção do efeito; e todas o são, porque na ausência de qualquer delas o efeito não se produziria pela forma porque se produziu...”

Aqui só acrescentaríamos que também é necessário estudar os efeitos de “feed back” sobre os próprios acontecimentos, porque as acções económicas, políticas ou sociais acabam sempre por produzir reacções que tendem a incorporar-se nas acções iniciais, e distorcer, de algum modo, o seu objectivo original, quer por ampliação, quer por retracção.

Mas ainda por outro lado, o historiador tem que ter a humildade de reconhecer que não existem verdades históricas absolutas e permanentes:⁴

“...Ptolomeu oferece um exemplo notável de quanto um sábio eminente pode concorrer para retardar o conhecimento da verdade. Para que os erros geográficos de Ptolomeu fôsem considerados verdades respeitáveis, bastou a sua autoridade de grande astrónomo. Para que êsses erros fôsem julgados como tais, foi precisa toda a audácia dos navegadores portugueses, que, em 1471, passaram o Equador no fundo do Golfo de Guiné, desconhecido do geógrafo alexandrino ...”.

Também é verdade, julgamos que incontestada, que hoje, pouca gente lerá as notas de roda-pé, e muito menos confirmará, nas obras citadas, a correção das afirmações produzidas, e dentro deste princípio, muitos autores “descuidam-se” nas citações que introduzem nas suas obras; mas é preciso muito cuidado, porque as citações e as notas fazem parte integrante da obra e não servem, ou melhor, não deveriam servir, para demonstrar cultura nem alardear erudição, até porque não garantem que o autor que as cita, delas tenha tido conhecimento real.

Muitas vezes sucede que são pura e simplesmente copiadas de outras obras, sem qualquer confirmação.

Mas têm o fim principal de permitir que o leitor possa confirmar, na fonte ou obra citada, a veracidade da afirmação e/ou os raciocínios, os argumentos e as conclusões que o autor delas retirou.

O que, infelizmente, nem sempre é verdade, como iremos ver mais para diante.

² Aldous Huxley, Filósofo, ensaísta e romancista inglês, 1894-1963.

³ José Herrnano Saraiva, Uma carta do Infante D. Henn'que e o problema das causas da expansão portuguesa no Norte de Africa, IN Ethnos, VoI. III, Lisboa, 1948, p. 340.

⁴ Luciano Pereira da Silva, *Obras Completas*, 3 VoI. Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1943, Vol II, p.230.

Por outro lado, este trabalho, onde se vai tentar a demonstração da nossa tese, tem ainda muitas lacunas, que só um estudo bem dirigido nos monumentos escritos e iconográficos poderá, talvez, num futuro mais ou menos afastado, vir a colmatar.

Porque a arqueologia naval subaquática não poderá trazer, em relação ao período de que tratamos, significativos avanços a esta matéria, quer pelo fácil perecimento, nas nossas águas, dos materiais que compunham os barcos, quer pelo profundo desleixo com que os leitos dos nossos mar e rios têm sido tratados, quer ainda pela crónica ausência de verbas atribuídas a estas actividades.

Restam-nos pois apenas três caminhos para conseguirmos preencher os hiatos que este trabalho deixa a descoberto, principalmente até ao ano de 1500:

- A leitura, só com a Marinha e as coisas do mar em mente, e sem o falso preconceito da não existência de Sigilo (antes pelo contrário, fazendo uma leitura entre-linhas na certeza de que o Sigilo existiu), de todas as grandes fontes históricas portuguesas, e até de algumas estrangeiras, obra hercúlea que muitas horas/homem levará a efectuar.
- A recolha, catalogação sistemática e profundo estudo de toda a iconografia naval portuguesa, espalhada pela escultura, pintura, gravura e iluminura, mas também pelas paredes de palácios, altares e cadeirais de igrejas, pelas pedras de castelos e outro edifícios, em lápides de portais e chafarizes, sem esquecer os ingénuos “ex-votos”, quer pintados, quer em modelos, se não voaram já todos para museus estrangeiros, e se ainda restarem alguns nas nossas Igrejas ou Museus.⁵
- O estudo interessado da evolução e interacção da nossa marinha com as das nações que conosco partilhavam o Atlântico, nomeadamente a Galiza e as Astúrias, a Gasconha, a Borgonha, a França e a Inglaterra, por um lado, as de Génova e Veneza, que a partir de certa altura subiam os seus navios até à Flandres e Inglaterra, e as dos árabes da área do Magrebe, por outro.

Mas um estudo sério sobre estes problemas, que já devia ter começado há muitas décadas, se o objectivo fosse o Estudo da História, teria que ser feito através de Monografias locais, depois regionais, interessando no estudo da História alunos e professores das Escolas Secundárias e Universidades de todo o país, já que todas as localidades, de Norte a Sul do país, de qualquer forma e em determinado tempo, deram a sua possível contribuição para o desenrolar dos Descobrimentos.

Ele foi o linho e o cânhamo, para velame e massame; pinho bravo e manso, sobre, carvalho, castanheiro e azinho, que todas estas madeiras, de lugares variados, tiveram a sua aplicação nos navios e equipamentos; carnes, de porco, de vaca, de carneiro, não esquecendo as aves de criação; as farinhas para o biscoito e para fornecer às naus; metais,

⁵ Só a título de exemplos: no Palácio Ducal de Vila Viçosa, numa sala anexa à capela, existem algumas pinturas daquilo que julgamos ser a armada da Conquista de Mazagão, que nos parece nunca terem sido tratadas com a atenção e o cuidado que merecem. Destas pinturas, que sabemos, não existem boas fotografias, e como é natural, também não as deixam fazer no Palácio. Por outro lado, um nosso amigo enviou-nos uma fotografia do que é um fresco com a representação mais antiga duma nau portuguesa, muito provavelmente de finais do séc. XIV. Está pintada na parede esquerda da Igreja de Sta. Leocádia de Moreira, próximo de Chaves.

sua mineração e tratamento, que muitas fundições para armas, munições e apetrechos metálicos existiram em Portugal; a estopa e o pez, para o calafeto; o sal para tempero e conservação dos alimentos; o salitre e o enxofre, para a pólvora, e tantos mais produtos que eram necessários para construir, apetrechar e armar muitas centenas de navios que Portugal construiu, que existiram e foram produzidos, com materiais que ninguém sabe donde vieram, como transitavam até às taracenas e aos armazéns reais, métodos de produção, preços, número de pessoas empregadas em cada actividade e quanto ganhavam pelo seu trabalho, métodos de armazenagem e entrepostos, administração ... nada, sobre isto tudo, nada se sabe.

E dos Homens, o que é que se sabe? Donde vinham, para onde foram, quantos morreram, quantos enriqueceram, quantos se enobreceram? E das mulheres, que ficavam na terra a labutar de sol a sol, para sustentarem os filhos? E das viúvas e dos orfãos, quantos, como sobreviviam e cresciam, que futuro? De todo este universo histórico, o que é que se sabe, fundamentadamente em relação ao nosso País? Nada.

E, no entanto, para coligir destas matérias os dados que ainda existirem, para dar corpo a um povo e uma nação esvaziados da sua própria história e já sem sentimento em relação aos seus próprios antepassados, note-se bem, não é lícita a desculpa do terramoto de 1755, nem o desaparecimento dos documentos da Torre do Tombo.

Nunca e de modo algum os Documentos históricos tiveram um lugar de jazida exclusivo; andam espalhados por tudo quanto é sítio onde possam estar. Muitos deles, até no estrangeiro!

Fazer História sem as relevantes monografias, devidamente anotadas quanto às fontes, que são a base da sua construção, é como construir a cabana dos três porquinhos - quando vem o lobo, com um sopro desmorona-se toda.⁶

Fazemos muitas Histórias de Portugal, muitas Histórias dos Descobrimentos, muitas Histórias Económicas, muitas Histórias Sócio-Políticas, mas sem dados, sem estatísticas, sem poder dispor de trabalhos sérios de base para se conseguir fazer uma História a sério...

Muitos dirão que não é assim, que exageramos.

Será, mas ficamos à espera das provas em contrário.

Proposta de definição de Marinha Real, Nacional, ou do Estado

Tendo em atenção a especificidade dos problemas que teremos que tratar, tivemos desde logo que enfrentar ideias e postulados que são melhor ou pior manipulados

⁶ Estamos agora precisamente a lembrar-nos de um prodigioso trabalho, que deve ter levado quase uma vida a compilar e muito tempo a escrever e que, infelizmente, não pode ser utilizado por qualquer historiador destas coisas dos Descobrimentos; referimo-nos aos 30 volumes dos Três Séculos no Mar, do Comandante António Marques Esparteiro, Edição do Ministério da Marinha, Lisboa, s/d, que constituem uma obra excepcional e vastíssima, cuja leitura apenas permite a obtenção de alguma cultura náutico-naval, pois que, infelizmente, não servem ao historiador, porque obrigariam a ir procurar, e às vezes obrigam mesmo, todos os elementos e dados que o autor manuseou, coligiu e sobre os quais escreveu, muitas vezes até com extraordinária acuidade, mas cujas fontes não deixou registadas. Ler esta obra monumental, é sofrer o suplício de Tântalo.

por alguns autores porque, na realidade, parece nunca ter existido o cuidado prévio de, rigorosamente, se ter tentado definir conceitos que explicitem essas ideias a uma escala mundial. E isto lá fora, porque cá, ninguém liga a este problema, provavelmente por que desiste por falta de dados.

Uma dessas ideias é a de Marinha Real, Nacional ou do Estado.

Em História, e a pesar de algumas tentativas que têm sido feitas por autores que têm tratado os problemas da Estratégia Marítima e das Políticas dos Impérios Marítimos⁷ não existe uma teoria universalmente aceite de Marinha Real, Nacional, ou do Estado.

Para a Europa, ainda é pior, porque dadas as condições específicas da navegação no Atlântico e as tentativas de afirmação das várias nações da Europa como estados, para se estabelecer e manter efectivamente uma Marinha Real, ou Nacional, pensamos que tinha que se verificar um conjunto de factores permanentes:

1. a necessidade estratégica de uma Marinha, de Guerra, de Pesca e/ou Mercante;
2. a capacidade técnica de construção, manutenção e reparação de navios aptos para satisfazer diferentes objectivos;
3. a existência de uma organização logística que a construção naval exige, para além dos locais da construção (taracenas);
4. a proximidade das matas de árvores adequadas ao fim, de métodos de selecção, e períodos de corte e de cura, respectivo transporte, tratamento e armazenagem;
5. as instalações para o fabrico do cordame, do velame e do poleame;
6. as fundições para todas as peças de bronze, chumbo, cobre, estanho e ferro, necessárias à construção dos navios, incluindo o fabrico da armaria;
7. equipar essas taracenas, com as máquinas e equipamentos necessários para construir, aparelhar e carregar navios;
8. a existência de um sistema de fabrico, embalagem, armazenagem e abastecimento dos víveres para as tripulações;
9. a existência de marinheiros/soldados experientes nas manobras, na navegação e na guerra do mar;
10. um objectivo nacional tão forte que se tornasse imperativo, a todo o custo, cumprir;

a disponibilidade dos meios financeiros no Tesouro Real, e o cuidado e a atenção que o Poder Real ou outro por delegação, irá exercer sobre os assuntos pertinentes à marinha, o que irá obrigar à nomeação de um responsável pelo sector (Pretor, Capitão dos Navios, ou Almirante), capaz de superintender na administração da Marinha e dos assuntos com ela relacionados;

⁷ A Bibliografia deste tema é extensíssima. Para citarmos apenas aqueles que lemos e possuímos: Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Wang Hill, New York, 1890; George Modelski/William R. Thompson, *Sea Power in Global Politics, 1494-1993*, University of Washington Press, Seattle, 1988; S. Sideri, *Trade and Power*, Rotterdam University Press, Rotterdam, 1970; *The British Navy and the use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Ed. Jeremy Black/Philip Woodfine, Leicester University Press, Leicester, 1988; *American sea Power since 1775*, Ed. Allan Westcott, IB. Lippincott Co. Philadelphia, 1947; James L. Stokesbury, *Navy and Empire*, William Morrow & Co. Inc, New York, 1983; E.B. Potter/Chester W. Nimitz, *Sea Power, A Naval History*, Prentice-Hall Inc. Englewood Cliffs, 1960; Chester G. Starr, *The Influence of sea Power in Ancient History*, Oxford University Press, New York, 1989.

11. incluindo a justiça dos foros cível e criminal, salvos nas causas reservadas à justiça real.



Fig. 1 – Oficina de Remolares, fabricantes de remos

sobre os navios utilizados por cada país europeu, tomando como ponto de partida a data do Tratado de Tordesilhas. Para Portugal, os únicos dados que estes autores conseguiram, considerando a fiabilidade das fontes, foram os encontrados no trabalho de Quirino da Fonseca. A pesar da extensão deste trabalho, teria sido melhor (mas provavelmente não conheciam ou não puderam consultar) basearem-se na obra de Costa Quintella,⁸ que, mau grado não ser tão abrangente quanto possível, por muitas das fontes não terem sido do conhecimento de Quintella, é mesmo assim mais completa. Assim, dizem que os dados para Portugal foram baseados em cálculos derivados de informações dadas por Fonseca, tal como para Espanha calcularam o número de navios por acréscimo de 25% sobre a soma dos navios portugueses, Ingleses e franceses até 1578. Como é evidente, e ficará bem patente neste trabalho, a relação de navios existentes em Portugal, quando comparada com os da Espanha, sai bastante defeituosa.

Acresce que estes autores não tomaram em consideração as razões ponderosas que obrigaram as nações a constituir uma Marinha Nacional, o que, no nosso entender, explica muita coisa. Porque julgamos por demais evidente que estas condições não surgem do nada, por muito imperiosas que sejam as razões para a implantação de uma Marinha, no momento em que essas necessidades a impõem.

Tem que haver um passado relevante, têm que existir as bases que forneçam o necessário apoio.

Por exemplo, em França, país desde sempre grande e poderoso, de largos recursos económicos,

“...A Marinha Francesa, enquanto Instituição permanente, é uma criação do Cardeal Richelieu (...) Antes dele, não tinham existido senão esquadras ocasionais reunidas para uma determinada operação de guerra e vivendo sobretudo das tomadas que elas pudessem

Ora tudo isto implica um mínimo de organização, a uma escala nacional.

Tomemos com exemplo o trabalho de Modelski/Thompson, “Sea Power in Global Politics, 1494-1993”, op. cit.: Os autores pretenderam ir mais longe que os seus antecessores, e tentaram obter dados



Fig. 2 – Guindastes do Porto de Antuérpia (Séc. XV)

⁸ Ignacio da Costa Quintella, *Annaes da Marinha Portuguesa*, 2 Tomos, Academia real das Sciencias, Lisboa, 1839.

*fazer (...) quando Colbert toma as rédeas da Marinha é, praticamente, necessário recomeçar tudo de novo ...*⁹

Mesmo em 1761, quando Choiseul toma a direcção da Marinha, o Rei não o encoraja, apenas diz:

*“...Meu caro Choiseul, você é tão louco quanto os seus predecessores, nunca haverá em França outra Marinha para além daquela do pintor Vernet...”*¹⁰

Ao contrário do que sucedia com os portugueses naquela época, mas de acordo com o que hoje sucede em Portugal,¹¹ imperava

*“... l'opinion normalement assez indifférente en France aux choses de la mer ...”*¹²

Causas para a necessidade de uma Marinha Real, em Portugal

Já no tempo (1115) e por vontade do Bispo Gelmirez, de Santiago de Compostela,¹³ portanto antes da formação da nacionalidade, que haviam sido contratados genoveses e pisanos para construir, equipar e manter ao serviço, navios semelhantes aos que os árabes utilizavam nas constantes “razzias” com que fustigavam as populações das costas da Galiza e do Norte de Portugal.

⁹ P. Gisserot, *La Genie Maritime et les Arsenaux de la Marine*, IN Bi-Centenaire du Génie Maritime, 1765-1965, S.P.E.I., Paris, 1965, p. 11.

¹⁰ Gisserot, op. cit.,.

¹¹ Com a notável excepção dos governos de Salazar, que directa ou indirectamente procuraram restaurar a depauperada Marinha Nacional em todas as suas vertentes (de Pesca, Mercante, de Guerra e até de Recreio, através dos Centros Náuticos da Mocidade Portuguesa, em que a prática da vela, gratuita, estava aberta, muito democraticamente, a todos os alunos de todas as Escolas e de todas as classes sociais), desde que em Portugal se instaurou o Sistema Parlamentar Partidário - ver Uma Campanha Alegre e As Farpas (o Eça, atacando o Governo da altura, disse qualquer coisa como isto «se só tínhamos Marinha por causa das Colónias, se já não temos Colónias, para quê a Marinha?»), entre muitas dezenas de obras que ilustram os factos, que as sucessivas Assembleias de Deputados e Governos de Portugal têm eficientemente levado a cabo o afastamento dos Portugueses das coisas do Mar, e o que ainda tem sido pior, activamente têm vindo a promover o desmantelamento da Marinha Mercante, o afundamento da Marinha de Pesca, a morte anunciada da Marinha de Guerra e a total subversão do espírito da Marinha de Recreio, que hoje é vista como actividade do “jet-sef”, com barcos milionários nas marinas de Belém e Cascais. Mas também os Portos do País (que no seu conjunto, teriam tido aptidão para serem os melhores da Europa Atlântica, tivessem eles sido, em tempo, beneficiados nas suas estruturas e dotados dos necessários e adequados terminais ferroviários e rodoviários), têm sido objecto do maior “descuido” e negligência, transformando as respectivas administrações em Agências Imobiliárias que deitam abaixo um Património que não é seu, sem quaisquer Planos constroem mamarrachos e barraquinhas inclinadas com dinheiro emprestado pela Banca, que os nossos impostos pagam. Alugam um Património Nacional, que é nosso (para actividades que lhes estão vedadas por não serem portuárias), que exploram em proveito dos seus redundantes salários, e vão ao ponto de, em Lisboa, terem deixado chegar ao descabro a muito antiga Docca de Cabo Ruívo e se terem proposto a atulhar a Docca do Terreiro do Trigo, equipamentos portuários que custariam hoje muitos milhões de Euros (com a reconhecida falta de Marinas de Recreio que existe em Lisboa), para nela construírem um Parque de Estacionamento de Automóveis. E a Docca do Espanhol, entre Santos e Alcântara, vai-lhes no encaicho. Como não podia deixar de ser, outros se aproveitam disto, no caso os nossos vizinhos espanhóis, que depois dos anos cinquenta, fizeram de Vigo e de Cádiz dois grandes e dos melhores portos europeus para o tráfego marítimo atlântico, para além de numerosas e bem montadas marinas para a Náutica de Recreio europeia e transatlântica, ao longo de toda a sua orla costeira.

¹² Gisserot, op. cit.,.

¹³ Alberto Sampaio, *Estudos Históricas e Económicas*, Volume II, “As póvoas marítimas”, Vega, Lisboa, 1979, p. 110.



Fig. 3 – Preparação e corte das Madeiras numa Taracena

desde tempos imemoriais. Eram estes navios de guerra os que o vulgo chamava “gáleas” e que hoje se apelidam erradamente de “galés”, e adiante veremos o porquê desta afirmação.

Não eram só os árabes que preocupavam o Bispo; várias entradas dos normandos ficaram registadas entre 842 e 1016, sendo que na desta última data atacaram o Castelo de Vermoim, já próximo de Guimarães, matando e destruindo tudo à sua passagem. Nesta altura, não se saberia se, e quando, voltariam a atacar.

Curiosamente, em dois pilares do altar da Igreja de Rio Mau, cerca de Vila do Conde e próximo do Rio a que se chamou de Vermelho pelo sangue que nele correu quando os Vikings atacaram, estão esculpidos o que parece serem dois navios vikings, com tripulantes com capacetes semelhantes aos que aqueles usavam.

Aliás, é por demais conhecida a opinião do cruzado Osberno no escrito que deixou sobre a Conquista de Lisboa,¹⁴ que reduz a área de Alcobça a Sintra a um “...vasto ermo...”, e que não menciona uma única povoação costeira, nem mesmo na ilha de Peniche, onde teriam pernoitado.



Fig. 4 e 5 – Esculturas em granito em dois pilares interiores da Igreja de Rio Mau

Se, por um lado, os ataques normandos teriam terminado com o virar do milénio, ou pouco depois, os actos de pirataria sarracenos, muitas vezes provenientes de Ceuta, mas a maioria das vezes executados a partir de Almeria, Sevilha, Tavira¹⁵ Alcácer do Sal e

¹⁴ Osberno, Conquista de Lisboa ao Mouros (1147), S. Industriais da CML, Lisboa, 1936, p. 56/57.

¹⁵ Em Tavira existia uma comunidade de piratas árabes tão poderosa, que em 1156 a esquadra das autoridades almóadas de Sevilha iniciou um bloqueio por terra e por mar àquela localidade e que durou, imagine-se, 15 anos. Ver Plicard op. cit, p. 181.

Lisboa, por exemplo, continuavam a desincentivar o povoamento do litoral e a afugentar as escassas populações para o interior, inibindo qualquer actividade marítima continuada.

D. Afonso Henriques utilizou por duas vezes as frotas dos cruzados, a caminho de Jerusalém, para tentar conquistar Lisboa - na que fracassou, em 1140, e na que finalmente a conquistou, em 1147.

Ora foi fácil ao rei verificar que as incursões dos árabes por terra, na tentativa de reconquista das praças perdidas, eram acompanhadas de acções por mar, sendo-lhes relativamente seguro desembarcar tropas na retaguarda dos cristãos, partindo das bases acima indicadas e de outras.¹⁶

Por isso, em 1151 mandou o Bispo D. Gilberto a Inglaterra pedir o auxílio de uma nova armada de cruzados, que efectivamente veio na primavera seguinte, e o ajudou a sitiar Alcácer do Sal, tentativa de conquista que falhou perante a resistência dos sitiados.

Assim, não será para admirar que o primeiro rei tivesse desde logo a preocupação de formar uma marinha de guerra que (demonstraremos adiante que já antes dele existia numa forma incipiente) o defendesse não só dos ataques marítimos dos árabes, como também colaborasse na reconquista das suas praças marítimas no sul do território, prática que foi seguida e acrescentada pelos seus descendentes até que os árabes foram definitivamente expulsos do território.

Julgamos importante lembrar que os esforços de D. Afonso Henriques em relação à Marinha, esforços que foram continuados e aumentados pela sua descendência, permitiram que os Reis portugueses terminassem a reconquista do seu território aos muçulmanos pela mesma altura que Castela conquistava Sevilha, quase duzentos e cinquenta anos antes da conquista de Granada e fizeram de Portugal o País mais antigo da Europa, dentro das suas fronteiras permanentes.

No entanto, devemos ter sempre presente que até ao tempo de D. Diniz, os Reis portugueses não tiveram descanso nas suas actividades militares terrestres, quer pelas constantes incursões dos árabes, algumas com grandes exércitos, nomeadamente as de 1179-81/ , 1184, 1190 e 1191, quer pelos constantes conflitos armados com Leão e depois com Castela, o que certamente não lhes daria grandes possibilidades, económicas ou políticas, de dispensarem uma maior atenção à Marinha.



Fig. 6 – Visão artística dos Navios com que os cruzados ajudaram D. Afonso Henriques a conquistar Lisboa

¹⁶ Já Carlos Selvagem notou esta necessidade pungente de navios e o primeiro impulso que D. Afonso Henriques teria dado para a criação de uma Marinha Nacional. Ver Selvagem, Carlos, *Portugal Militar*, Imprensa Nacional de Lisboa, Lisboa, 1931, p.55.

Por outro lado, o facto de D. Sancho I poder dispor de uma frota de 40 galés e outros navios para ir à conquista de Silves, Alvor e Albufeira, a primeira com a ajuda dos cruzados, como veremos adiante, e apenas três anos depois de ter subido ao trono, é uma prova inegável dos cuidados que D. Afonso Henriques dispôs à marinha.

Quando estes considerandos não são tomados em linha de conta, quando à partida se toma como *certo* que Portugal não tinha Marinha, pode suceder o que aconteceu ao douto Prof. Christophe Picard (que iremos citar várias vezes neste trabalho), que na sua Conferência de Encerramento das Sétimas Jornadas de História Ibero-Americana, publicada em 2002/4 faz esta afirmação “...os Portugueses já não dispunham de frota: em 1184, na altura da grande ofensiva de Abíl Ya’qíl̄b Yílsuf contra Santarém e Lisboa) a frota almóada pôde cercar Lisboa sem encontrar resistência na água...”.¹⁷ No entanto, na sua obra *L’Océan Atlantique musulman ...*, anteriormente publicada em 1997, diz textualmente a pag. 182

“...Pendant la grande offensive contre Santarém, le Calife Yílsuf Abil Y’aqíl̄b envoie une flotte contre Lisbonne: elle perdit un gros navire ...”.¹⁸

Obviamente que temos que estranhar como é que os árabes perderam “un gros navire”, se não havia defesa no Tejo, mas o autor não explicita este facto. Teria encalhado?

Será também de estranhar como é que os árabes (com uma armada tão poderosa como a que o califa Y’aqíl̄b reuniu e trouxe de Marrocos e que reforçou em Sevilha com muitos milhares de homens, com Lisboa completamente exposta ao rio, e com toda a amplitude do Mar da Palha para que os seus navios passassem para Santarém), deixaram que esta expedição se malograsse e regressaram sem ter conquistado nem Lisboa nem Santarém, como se propunham?

Comprendemos que Picard, depois de ter escrito

“...La mort de D. Fuas Roupinho et l’effacement de la flotte ortugaise eurent des conséquences durables...”,

tivesse ficado convencido da verdade desta afirmação e venha mais tarde a dizer que os portugueses não tinham armada no Tejo em 1184, dois anos depois da derrota.

Não sabemos em que fontes se apoiou, mas segundo Brandão¹⁹, nessa batalha morreu D. Fuas e os portugueses perderam 11 “galés”, numa armada de 21, donde lhes teriam ficado, pelo menos, 10 “galés”.

E não haveria mais “galés” em Portugal, para além das 21 que D. Fuas levou consigo?

Sabendo-se, como se sabia, que a Marinha era absolutamente indispensável para a defesa do Território e para a Reconquista, não teriam ficado algumas “galés” para defesa de um possível contra-ataque mouro? E não se teriam construído mais “galés”, entre 1182 e 1184?

¹⁷ Christophe Picard, *O Oceano Atlântico Muçulmano anterior ao Oceano Atlântico Português*, IN *O Mediterrâneo Ocidental - Identidades de Fronteira*, Coord. Maria da Graça A. Mateus Ventura, Edições Colibri, Lisboa, 2002, p. 270.

¹⁸ Idem, *L’Océan Atlantique musulman – De la Conquête arabe à l’époque almohade*, Maisonneuve & Larose, Paris, 1997.

¹⁹ Frei António Brandão, *Crónica de D. Afonso Henriques*, Livraria Civilização, Porto, 1945.

De qualquer modo, e como veremos adiante, quaisquer que tivessem sido as perdas sofridas nesta batalha, nunca se poderia dizer que as suas “consequências tivessem sido duradouras”, visto que em 1188, quatro anos volvidos sobre o ataque a Lisboa, o filho de D. Afonso Henriques, D. Sancho I, vai à conquista de Silves com a ajuda dos Cruzados, mas levando consigo 40 navios portugueses, entre “galés”, galeotas e outros navios de transporte.

CAPÍTULO PRIMEIRO

Os remotos habitantes da Península Ibérica sempre tiveram aptidões náuticas

Esta questão têm sido muito pouco abordada, ou melhor, com grande ligeireza, nos estudos que têm vindo à luz sobre a evolução da Marinha Portuguesa.

E, no entanto, só a partir do estudo desta questão se poderá aferir se as populações que povoaram o território que viria a ser Portugal tinham (ou não) tradições marítimas e conhecimentos de construção naval que pudessem ter sido transmitidos às sucessivas gerações (e com que influências), até à formação da nacionalidade e que, a partir desta altura, possam ter tido uma evolução mais rápida, visto que a nova política sustentada de expansão territorial e a contínua luta, por terra e por mar, contra o ocupante árabe, determinavam novas necessidades, que caíam exclusivamente sobre a jovem monarquia, rodeada por antagonistas de quem não podia esperar ajuda, mas antes destruição.

Trata-se, portanto, de uma questão de magna importância, cuja resposta poderá ajudar a responder ao problema que ainda hoje alguns levantam (como prova afirmativa de uma incapacidade marítima dos primeiros portugueses) de como é que um país tão pequeno e de tão fraca densidade populacional (de tal modo que os ocupantes vencidos eram incentivados a ficar, emitindo-se lhe novos forais altamente favoráveis em relação aos mais antigos), aparentemente sem grandes tradições marítimas nem especiais aptidões na construção naval (a tese oficial ainda é a da apropriação tardia destes conhecimentos, advindos da contratação de um almirante de Génova), se virá a lançar na grande aventura de explorar o “Mar Tenebroso”²⁰, e dar a conhecer “novos mundos ao mundo”;

As obras de Alberto Sampaio²¹ deixaram algumas pistas, principalmente a partir do celebrado Bispo Gelmirez; mas as suas infundadas afirmações de que “...*O exame dos documentos novigodos confirma retrospectivamente a falta de uma activa marinha mercante visigótica ...quanto à marinha de guerra o código visigótico é totalmente omissivo ...*”, não tomando em consideração muitos episódios da *História Compostelana* que provam exactamente o contrário, terão afastado muitos investigadores de se debruçarem sobre esta matéria.

²⁰ Al-Idrissi., Geografia, Quarto Clima, Primeira Secção, 165 “...Esta primeira Secção começa à partida do extremo ocidente banhado pelo oceano Tenebroso ...”.

²¹ Alberto Sampaio, op. cit.

Daqui que as “Histórias da Marinha Portuguesa” comecem, normalmente e para muitos, a partir da Nacionalidade numa situação de zero, deixando toda esta problemática na obscuridade, donde resulta o mito da ignorância atribuída aos povos que habitavam a Península Ibérica que, diz-se, só teriam aprendido a construir embarcações e a nelas navegar para o largo com a chegada de Vikings e Árabes ou de preclaros marítimos contratados do estrangeiro.

Aqui chegados, julgamos que talvez mereça a pena fazermos algumas investigações sobre o que ultimamente se tem escrito sobre as capacidades náuticas (que implicam as de construção naval) dos povos que sucessivamente ocuparam ou estabeleceram colónias na Península Ibérica, nela incluindo o território de que se viria a formar Portugal.

Iberos, Celtas, Tartéssios, Fenícios, Grêgos, Cartagineses e Romanos



Fig. 7 – Monumentos Tartéssios encontrados na Península

Durante o primeiro milénio a.c., Tartessos ocupava uma extensa faixa de território, diz-se que pelo menos entre o Guadalquivir e o Sado, mas com influência cultural por quase toda a Península (em pacífica convivência com os povos que lhe estavam mais próximos, Cinetes e Túrdulos, que teriam absorvido), mas as investigações arqueológicas têm encontrado muitos monumentos de origem tartéssica espalhados por toda a Península, como

Desde a era dolménica, mas sobretudo desde a idade do Bronze Tardio (1.700 a 1.000 a.c.) que os povos Ibéricos da chamada cultura do El Argar (característica por construírem habitações rectangulares em colinas bem fortificadas, com uma organização social bem definida e avançada tecnologia na metalurgia do ouro, prata, cobre, estanho e chumbo) mantinham relações comerciais, por via marítima, com a Bretanha, com a Cornualha e até bem dentro do Mediterrâneo.²²



Fig 8 – Rotas marítimas dos Tartéssios

²² António Cruz, O Porto nas Navegações e na Expansão, Faculdade de Letras, Porto 1972, pp. 7/8 “...Anotemos também e a propósito que diversos arqueólogos, sobretudo ingleses, têm acentuado o que significam, no seu real valor e na sua frequência, as relações-culturais, por via marítima, mantidas, desde a época dolménica, entre o Noroeste da peninsular e a Bretanha e a Cornualha. Já nos tempos do Bronze final, ‘somaram-se a estas relações os contactos-frequentes com o sul da Península, com Tartessos: para tanto concorreu a necessidade do estanho requerido pela metalurgia do bronze, o estanho que abundava na Tartéssia, faltava no Mediterrâneo. E admite-se, hoje, que as relações comerciais com Tartessos foram estabelecidas mais por via marítima do que por via terrestre.

se pode ver por este mapa retirado da obra de Savory.²³

Muito embora a interessante e recentíssima obra de João Ferreira do Amaral²⁴ venha lançar dúvidas sobre a proveniência destes povos e até proponha que a bíblica Tarshish não corresponda à Tartessos da Ibéria, mas a Tarso, na Cilícia, cremos que esta muito bem tecida hipótese merece ainda alguma meditação.

Por exemplo, não encontramos em *Ezequiel* (27) qualquer referência a Tarshish pagar as suas mercadorias com estanho, como indica o autor; a única referência a estanho está em 27:12 e diz referindo-se a Tiro “... Cartaqineses, teus mercadores, fornecem as tuas feiras com grande abundância de toda a espécie de riquezas, com prata, ferro, estanho e chumbo ...”.²⁵

Por outro lado, Amaral não comenta *Reis* 10:22 onde se diz que “...a armada do Rei foi com Hiram por mar a Tharsis e de lá trouxe ouro, prata e dentes de elefante e macacos e pavões ...”, mercadorias que julgamos não serem fáceis de encontrar na Cilícia, mas que eram abundantes na alegada Tartessus Ibérica.²⁶ Também não se refere a Jeremias 10:9 em que se diz que “...a prata espalmada em lingotes vem de Tarshish...”, e nós sabemos que uma das principais riquezas da Tartessus da Ibéria era exactamente a prata, com a qual o Rei Argantónlo, que se tornou amigo dos gregos, encheu um seu navio para os ajudar a muralhar a sua cidade²⁷, facto que é bem conhecido.

Já António Cruz²⁸, apoiando-se em autores estrangeiros, propusera esta hipótese, que inteiramente subscrevemos pelas razões que deixamos acima apontadas.

Ora assim sendo, pareceria que os Tartéssios, que tinham escrita, comerciavam na côrte de Salomão e no Magrebe, mas também na Bretanha e Cornualha, tinham relações culturais e comerciais com toda a Ibéria, construía navios para a navegação atlântica e sabiam bem navegar, quer no oceano, quer no Mediterrâneo.

Pelo que vimos até agora, pareceria assim.

Mas como iremos ver, ainda muitas dúvidas impregnam esta matéria.

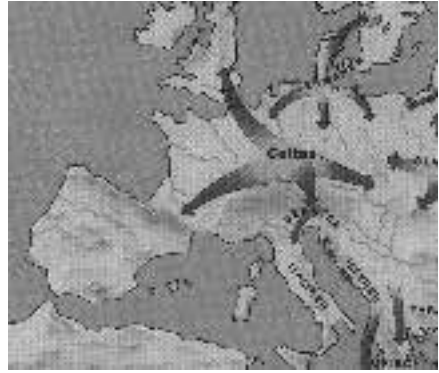


Fig. 9 – Invasões dos Celtas

²³ Ver por exp., Mac White, Estudios sobre las relaciones atlánticas de la Península Hispánica en la Edad del Bronce, Madrid, 1951.

²⁴ João Ferreira do Amaral, Os filhos de Caim e Portugal, Quetzal, Lisboa, 2004.

²⁵ Bíblia The Family Rosary Edition of the Holy Bible, The Catholic Press, Inc, Chicago, Illinois, 1953, e a tradução é nossa.

²⁶ Ch. Hawkes, Las relaciones atlánticas del Mundo Tartéssico, em «Tartessos - V Symposium Internacional de Prehistoria Peninsular», Barcelona, 1969., e ver ainda Alberto Balil, Galicia e el comércio atlántico en época romana, IN «Actas do II Congresso Nacional de Arqueologia», Coimbra, 1971....». Mas a Bibliografia sobre este assunto é numerosa.

²⁷ João Ferreira do Amaral, op. cit., propõe que a metalurgia do ferro tenha sido introduzida na Península em finais do II milénio a. C.

²⁸ António Cruz, op. cit.

Entretanto, a partir do séc. IX a.c. e até ao VIII, começaram a chegar os Celtas, vindos do centro da Europa, onde já ocupavam desde há muito (ainda está em discussão esta questão) toda a área desde o Báltico até ao norte da Grécia. Parece que, nesta altura, eram possuidores de uma cultura inferior à dos Iberos como na altura já eram conhecidos, de um modo geral, os Tartéssios e outras nações (e hoje também já se propões que estes também eram um recuado ramo Celta), já trabalhavam o ferro²⁹, e espalharam-se rapidamente pela Península, fundindo-se com os Iberos nalgumas zonas, ou mantendo a sua identidade em isolamento, principalmente no Noroeste.

Segundo as fontes clássicas, os celtas construía embarcações com uma estrutura interior de madeira, forrada por fora com peles. Estas notícias têm vindo a ser corroboradas pela Arueologia, quer terrestre quer subaquática.

Terá interesse trazer agora à cena a opinião de Paul Johnstone, reconhecido arqueólogo naval³⁰ que, sustentado por outros autores que também estudaram o assunto, defende que os nossos barcos de pesca do mar alto, nomeadamente o saveiro das costas do centro e norte de Portugal e o meia-lua, da Costa da Caparica, quer pelo seu aspecto característico, quer pela sua forma de construção (que o citado autor ainda pôde observar e estudar em Portugal), oferecem indubitáveis semelhanças com a morfologia e com os métodos de construção dos hippoi, os tais navios com pòpa e proa com a forma de pescoço de cavalo, a que adiante nos referiremos, que teriam sido utilizados pelos Iberos, Tartéssios e Fenícios.

Johnstone julgava que estes barcos da nossa pesca atlântica são o mais antigo elo de ligação entre os navios de Tartessos e da Fenícia, e os seus descendentes do Mediterrâneo, as **gôndolas de Veneza** e os **dghaisa** de Malta.

Junta várias gravuras ilustrativas, de que mostramos algumas que julgamos mais representativas.

Este assunto foi por nós tratado com alguma profundidade numa Comunicação que recentemente apresentámos à Academia de Marinha.³¹ Também muito próximo desta altura, fenícios e grêgos começaram a estabelecer colónias na orla costeira da Península, dedicando-se ao comércio, trocando produtos orientais pelos metais minerados localmente.

Como se sabe, os fenícios eram grandes marinheiros e bons construtores navais, como se pode ver pelos navios que construía. Perante a derrota do seu Estado, pelos



Fig. 10 – Saveiro, ou barco da Xavega, oriundo do Norte e Centro do País, construído da forma mais antiga que se conhece na Europa

²⁹ Savory, op. cit.

³⁰ Paul Johnstone, *The Sea-craft of Prehistory*, Routledge & Kegan Paul, London, 1980, pp.85/101.

³¹ Hernani Amaral Xavier, *A Ascendência dos Barcos Tradicionais Portugueses – Requiem por uma Tradição extinta*, Academia de Marinha, Lisboa, 2008.



Fig. 11 - Construção de um saveiro, tal como a dos barcos rabelos, com o assentamento do fundo, e posterior aplicação das cavernas e cobertura com o costado

Assírios, deixaram as suas colónias na Península que, mais tarde, foram ocupadas pelos seus irmãos Cartagineses.

Ainda durante o séc. VII também os Gregos estabeleceram colónias na Península, também sob a égide dos Tartéssios, cujo Rei, Argantónio, como atrás dissemos, ajudou os Gregos.

Os próximos invasores da Península, os Cartagineses, eram uma parte dos dissidentes fenícios que haviam fundado Cartago em 811 a.C., mais os vencidos pelos Assírios fugidos da sua terra natal.

Espalhados por numerosas colónias no Mediterrâneo e Norte de África sob a hegemonia de Cartago, daqui foram negociando com Tartessos até à 1ª guerra púnica e em 237 a.c. Haníbal, por necessidades de ordem táctica, desembarcou na Península e nela se

mantiveram os Cartagineses até 206 a.C., data em que os Romanos conquistaram Cádiz e terminaram a sua hegemonia.

Os seguintes 200 anos foram de resistência dos Iberos contra os Romanos, a quem acabariam por ficar subjugados em 19 a.C. A ocupação e romanização da Península foi completa até cerca de 409 d.C., altura em que as tribus germânicas invadem a Península pelos Pirinéus; os Suevos estabelecem um Reino entre a Galiza e o Douro, e os Alanos submergem-se entre a população local. Por outro lado, os Vândalos (que não tinham, ao que parece, qualquer aptidão marítima nem conhecimentos de construção naval), depois de 20 anos de estadia, atravessam a Península e estabelecem-se no Norte de África, donde virão a travar violentas batalhas navais com os Romanos, e chegam ao ponto de conquistar a Sicília, a Córsega e a Sardenha e até a ganhar uma certa preponderância nas rotas marítimas do Mediterrâneo.

Existe uma lacuna no nosso conhecimento quanto à forma como os Vândalos, povo sem tradições marítimas ou conhecimentos de construção naval, que teria estado apenas cerca de 20 anos na Península, conseguem arranjar navios para em 429 d.C. poderem passar mais de 80.000 pessoas para o Norte de África, mas não é agora o momento oportuno para tratarmos esta questão.³² Os visigodos viriam a ocupar toda a Península com



Fig. 12 – Broche tartéssico de Aliseda, Cáceres, séc. VII a.C.

³² Este assunto foi tratado pelo absurdo pelo Sr. Rainer Daenhardt, que defendeu, na Academia de Marinha, a tese de que os Vândalos teriam aprendido a construir navios e a navegar, com os Lusitanos, e que teriam passado para África e vencido os Romanos utilizando... Caravelas ! Não vemos que houvesse caravelas em Portugal (ou nas Espanhas ou em qualquer parte do Mundo), mais de quinhentos anos antes daquelas inventadas pelos portugueses. No tempo dos Vândalos, a tradição vélica em navios de guerra era de velas redondas auxiliares, com a principal propulsão a remos, visto que a gálea só virá a aparecer muito mais tarde. Parecem-nos mais provável, até porque em 20 anos não seria fácil a aprendizagem de matérias tão complicadas, que os Vândalos se tivessem apoderado dos navios que tivessem encontrado ao longo da costa, na sua descida para Sul, tivessem escravizado ou aprisionado os seus marinheiros (e porque não os construtores navais na zona de Tartessos onde estas tradições permaneceriam).

excepção do Reino Suevo do Noroeste que, por volta de 526, ocupava o território que viria a ser Portugal até ao Tejo, como se vê na figura acima.

Acabámos de verificar que, desde o Bronze tardio e até à fixação dos Visigodos (ou Godos, como deixaram nas suas fontes escritas), o território da Península, nomeadamente aquele que viria a ser Portugal, esteve sempre sob a hegemonia de povos que sabiam construir e navegar navios. Já o Cardeal Saraiva dizia

*“...He pois fóra de duvida, que nos antigos tempos, incluso os da dominação Romana, tinham os povos das Hespanhas grande uso da navegação, pesca e commercio marítimo, em toda a circumferência de suas costas ...”*³³

Os Godos

Chegamos assim à grande dúvida - e os Godos, últimos ocupantes da Península antes da invasão dos árabes, tinham ou não navios e sabiam ou não navegar?

Pelas razões apontadas atrás, e pelo que escreveu Sampaio, é ponto assente na nossa historiografia que não.

Para tentar resolver esta questão, vamo-nos socorrer de três Obras muito pouco consultadas na nossa Historiografia: as *Obras Completas do Cardeal Saraiva*, edição de 1875, a *Corona Gothica Castellana*, de D. Diego Saavedra Faxardo, edição de 1658 e a *História de la Marina Real Española, desde el Descubrimiento de las Americas*, editada por Domingo Carlos de Vila e Juan Manini, com o patrocínio real, ao que parece em Madrid, cerca de 1849.³⁴ Diz a História da Real Marina Española:

- Walia, o terceiro Rei dos Godos, juntou uma poderosa armada e com ela passou à Mauritânia, em 417.
- em 548, Teudis conseguiu, com grande trabalho, reunir uma considerável armada, com a qual foi atacar Ceuta.

O cardeal Saraiva menciona:

- na segunda metade do séc. V d.C., Sidonio Apolinário, “..enumerando



Fig. 13 – Remo de um saveiro e sua fixação ao tolete, exactamente igual aos remos e sua fixação que se pode observar nos antigos Curroughs da Irlanda

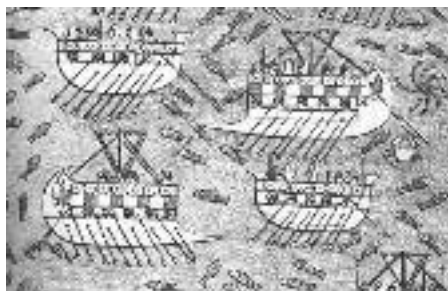


Fig. 14 – Navios Fenícios

³³ Ver Cardeal Saraiva, op.cit. Vol V, p. 357, que invoca em nota o testemunho de Idac. Chron. na edição de Florez da España Sagrada.

³⁴ Nesta altura, muitas das obras históricas eram publicadas em fascículos. O exemplar que possuímos, não tem data de publicação nem local.

no Panegyrico de Mayorano, os diversos generos, com que cada nação servia ao Imperador, diz: “Sardinia argentum, naves Hispania defert ...” (p. 358, nota 18);

- na mesma página, e invocando a *Historia Gothorum*, diz que o Rei Sisebuto, por alturas de 614, incentivou de tal modo a construção naval e a navegação que o Godos das Espanhas vieram a tornar-se peritos nestas artes, chegando mesmo a dominar os romanos (idem, nota 19);
- em 673, o Rei Wamba organizou uma expedição contra o rebelde Paulo, em que se incluía um exército naval (idem, nota 20);
- em 677, o mesmo Wamba organizou uma frota de muitos navios e que combateu e venceu a armada dos sarracenos de 270 navios, entre grandes e pequenos (idem, nota 21);
- em 696, já com os árabes de posse das Mauritânias e a 15 anos da Invasão árabe, o Rei Egica “...mandou sahir ao mar a armada Goda, que afugentou e dispersou a dos inimigos ...” (idem, nota 22). Todas as informações prestadas pelo cardeal Saraiva são cabalmente confirmadas pela *Corona Gothico Castellana*, que nada mais acrescenta.
- Finalmente, em 724-25, Sara, a Goda, faz equipar um navio em Sevilha e dirige-se à Síria, para ir ter com o Califa Hisâm³⁵. Portanto, parece-nos não ser descabido podermos afirmar que os Godos sabiam construir navios e deles se utilizavam em actividades militares, muito embora que se tenha que ter em atenção que estes factos não implicam que todos os Godos ou que até os Suevos fossem “homens de mar’ por excelência. Certamente que os Godos do litoral teriam mais apetência para o mar do que Godos da Meseta Castellhana, mas que, como povo, não eram de todo ignorantes nestas coisas de Marinha, esperamos ter ficado demonstrado.

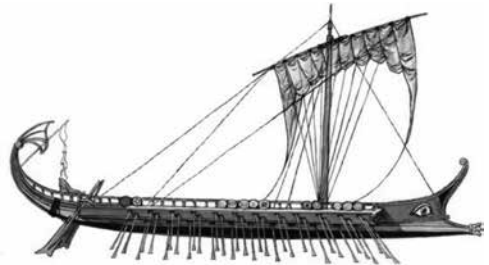


Fig. 15 – Exemplo de trirreme grêga

Para além destes dados, sabemos ainda que:

- D. Teresa, Mãe de D. Afonso Henriques, não teria uma Marinha, mas já tinha alguns navios, como atesta Alberto Sampaio nalgumas passagens da seu trabalho atrás citado.
- Quando D. Teresa se intitulava Rainha, em 1117, Coimbra conseguiu resistir a um furioso ataque dos almorávidas que, por terra, viriam a retomar Soure, Miranda do Corvo e o Castelo de Sta. Eulalia, a suL. Se os mouros não entraram em Coimbra, com certeza que teria que haver algumas forças navais a impedir-lhe o caminho, no Mondego.

³⁵ Christophe Picard, L ‘Océan Atlantique Musulman..., op. cit.

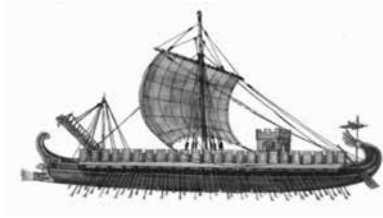


Fig. 16 – Tirreme romana

D. Afonso Henriques, reconhecido Rei em 1143, em constante luta com os árabes e com os leoneses, com o seu reino despovoado com ainda estava, poderia ter um exército para conquistar Lisboa, um dos mais fortes baluartes árabes na Península, apoiado por uma marinha numerosa e activa?

Parece evidente que não.

Mas se interpretarmos o pedido do Bispo como uma afirmação da vontade do jovem Rei, mas o seu reconhecimento de que não disporia de forças militares suficientes para levar a bom termo a conquista da quase inexpugnável Lisboa, por não ter nem Exército nem Marinha suficientes em número para tão grande empresa, talvez nos aproximemos da verdade.

Note-se que a afirmação do Bispo do Porto, neste contexto, **não pode ser tomada por uma constatação de facto, de inexistência de Marinha !**

Aliás, o 2º Visconde de Santarém afirmou³⁶ que no cerco de Lisboa havia considerável número de barcos portugueses no Tejo, de entre os quais sete teriam sido destinados a fazer de ponte para permitir o assalto à parte oriental da cidade ocupada pelos mouros. E para sobre eles assentar uma ponte de assalto, tinham que ter grande capacidade de flutuação, pelo que não poderiam ser nem muito baixos, nem muito pequenos.

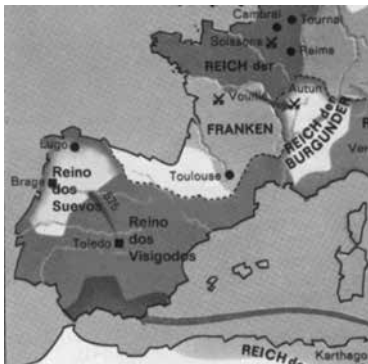


Fig. 18 – A Península Ibérica em 526 d.C.



Fig. 17 – Navio Mercante Romano

Por outro lado, com base na afirmação de Osberno³⁷ diz-se que a costa estaria aparentemente deserta antes da conquista de Lisboa (e certamente estaria), pelo que não haveria qualquer actividade marítima, logo, não haveria marinha.

Esta é uma conclusão fortemente errada. Porque nada nos diz que marinheiros e pescadores desta

³⁶ 2º Visconde de Santarém, Ineditos, Imp. Libanio da Silva, Lisboa, 1914, p. 326.

³⁷ Osberno, Conquista de Lisboa aos Mouros, S. Indust. da C. M. L., Lisboa, 1936, p. 57. Na realidade, Osberno só chama a atenção para um vasto ermo que existiria entre Alcobaça e Sintra, o que era natural, visto que para baixo de Coimbra, quais eram as terras em mão de D. Afonso Henriques ?

zona não voltassem as suas actividades marítimas, logo que passava o perigo, que aliás surgia do fim da Primavera ao Outono, e mesmo assim tendo em atenção que neste período seria fácil navegar na costa Norte, mas difícil no Sul, onde os árabes tinham as suas bases. E para que é que serviam as torres de atalaia, que tantos exemplos deixaram até hoje na toponímia de quase toda a orla costeira ?

Mesmo os navios mercantes, de pesca ou de guerra, que viriam ainda do tempo de D. Teresa, ou já mandados construir por D. Afonso Henriques, estariam surtos no Minho, no Douro, no Vouga ou no Mondego, prontos para navegar. Fazer-se uma extrapolação desta situação, que seria real nesta altura, e aplicá-la sem mais considerações a todo o passado histórico, não está de acordo com o método da História e não nos parece correcto, como temos vindo a pretender demonstrar.

CAPITULO SEGUNDO

O tipo dos navios que Gelmirez, Bispo de Santiago de Compostela, encomendou a construtores de Pisa e de Génova

Se as ascendências e descendências dos navios utilizados no Mediterraneo, até à volta do ano 1.000 d.C., já se encontram mais ou menos definidas, assim como os seus tipos gerais e meios de propulsão, os navios que eram utilizados nas costas Atlânticas da Península, antes do Bispo Gelmirez, e até mesmo alguns anos depois, têm continuado a constituir uma fonte de dúvidas para os investigadores.

Foi Carbonell Pico a investigadora que, até agora, produziu o mais completo trabalho sobre os navios medievais portugueses. O seu exaustivo estudo sobre as fontes e documentos dos princípios da nacionalidade até à morte do Infante D. Henrique, permitiu-lhe catalogar os nomes de navios e embarcações, embora em relação a muitos destes, não tenha conseguido propor uma definição pautada pelas suas características.

Porque, sem uma imagem iconográfica do navio e uma noção de escala, é extremamente difícil fazer a reconstituição, mesmo hipotética, de um navio antigo.

Dos barcos enumerados, alguns são definitivamente de tráfego costeiro, outros são de actividade fluvial, alguns de pesca costeira ou do alto, outros mercantes, enquanto ainda outros se podem classificar como barcos de guerra.

Por outro lado, o estudo etimológico que Carbonell Pico intentou fazer da palavra galé, com as suas variantes de galee, galea, galia e galera, não é de modo algum conclusivo. Como veremos adiante, a palavra galea parece ter substituído a palavra galera, antes utilizada para os semelhantes navios romanos, enquanto a palavra galé teria sido utilizada no Mediterrâneo para definir o novo navio que os venezianos desenvolveram a partir do aligeiramento do Dromon.

Existem outras opiniões que dizem que galea ou galee, definia o navio misto de remos e vela, especialmente concebido para a guerra e que assim se chamou até aos finais do sec. XIII.³⁸

³⁸ Dicionario Enciclopedico Marinaresco, p. 250.

É provável (dizemos nós, e adiante veremos porquê) que a introdução da palavra e do tipo de navio, na Península, se deva aos genoveses de Gelmirez, que conhecedores do termo e ainda talvez devido ao aligeiramento que possam ter introduzido nos navios que construíram, em relação aos pesados e lentos Dromons da época, os quisessem ter distinguido destes.

Das fontes escritas da época, retirou Sampaio³⁹ que durante a visita de Ordonho II e da Rainha Elvira, se aprestaram navios para os transportar, e que talvez durante a incursão de Almansor ao Douro, em 997, os irmãos

Egas e Garcia Moniz teriam usado navios numa batalha naval, pois “...veeram por mar portar na foz do Doyro...y

lidaram hi com muy gram peça de mouros...”

Não querendo (porque não nos é possível tirar conclusões do pouco que se sabe) recuar muito no tempo, analizaremos este primeiro facto que parece incontroverso:

- O Bispo de Santiago de Compostela, D. Diogo Gelmirez, em 1115, mandou vir gente habilitada na construção de navios, oriundos de Pisa e Génova, para Ihe fabricaram navios capazes de se oporem aos navios árabes e de os atacarem nos seus portos.
- Até 1124 foram construídos três destes navios, que diz Alberto Sampaio citando a História Compostelana, deram o melhor resultado, “... quer na defesa quer agredindo...”⁴⁰

O Cardeal Saraiva, na obra citada, diz que se tratavam de galeras trirremes.⁴¹ Mas em 1121 já havia uma esquadilha de “barcas” no rio Minho, e barcas, neste tempo, era uma palavra genérica aplicada a “navios”, não nos diz nada sobre a sua morfologia.⁴² Ora para prosseguirmos, teremos que tentar saber quais os navios que eram utilizados em Pisa e Génova no princípio do século XII d.C. e, se fôr possível, quais os navios de guerra árabes a que se iriam opor.



Fig. 19 – Primeira representação de Dromons. Iluminura do séc. V d.C.

O que eram os Dromons

No Mediterrâneo, mar interior com condições muito específicas de navegação, a tradição dos navios militares manteve-se ligada aos navios mistos de remo e vela redonda, mesmo até ao séc. XVII. Como é óbvio, esta forte tradição para durar tanto tempo, tem que ter raízes nos excelentes resultados que estes navios obtinham nas condições espe-

³⁹ Alberto Sampaio, op. cit p. 28/29.

⁴⁰ Idem, op. cit. p. 40.

⁴¹ Cardeal Saraiva, op. cit p. 361.

⁴² Sampaio, op. cit., p. 110.

cíficas desse mar, não esquecendo a grande facilidade que a escravatura e as penas por crime, ofereciam para a incorporação de numerosas tripulações.

Segundo a *Encyclopedie des Voiliers*,⁴³ depois da queda do Império Romano, os navios de guerra que dominaram o Mediterrâneo, do sec. V ao XII foram os Dromons (ou Dromones).



Fig. 20 – Dromon bizantino atacando o inimigo com o fogo grêgo

Com altos e baixos, os Bizantinos conseguiram manter o controlo do comércio do Levante até ao cerco de Bizâncio, pelos árabes, em 673⁴⁴.

Para além disto, pouco mais se sabe e parafraseando José Candido Corrêa⁴⁵, diríamos que, até aqui, se nos perguntassem se as “Galés” de duas ordens de remos do sec. XII diferem muitos dos Dromons do sec. IX, nós não poderíamos responder.

No entanto, iremos tentar encontrar um fio condutor que nos permita entozar os dados que iremos recolhendo das várias obras que estudámos:

- os Dromons, no sec. XII, são superiores às gálias (opinião de Jal nas suas *Memoires sur Archeologie Navale, conforme citado por Correa*⁴⁶); eram navios gigantescos, com três mastros e três velas (latinas), teriam duas ordens de remos e eram cobertos de popa á proa⁴⁷. Devido a dificuldades de leitura oferecida pelas fontes gregas, existem teorias pró e contra esta afirmação.
- No entanto, Catsambis⁴⁸, num recente trabalho em que recolhe e resume a maior parte das informações até hoje publicadas sobre este assunto, menciona a possibilidade de terem coberta (o que Fernão Lopes confirma em relação às “galés” árabes dos finais do sec. XIV, que podiam transportar, sob coberta, 40 e 100 cavalos), que teriam uma espécie de castelos (o que também veremos que exis-

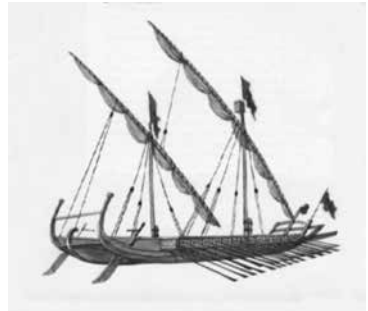


Fig. 21 – Dromon de guerra

⁴³ Dominique Buisson, *Encyclopédie des Voiliers*, p. 163.

⁴⁴ Idem, *ibidem*.

⁴⁵ Não conseguimos descobrir se a entrada Dromunda, do Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual, dos Comtes. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1990, significa o mesmo que Dromon, embora estejamos convencidos que sim. De facto, neste Dicionário, sem se mencionar fonte, diz-se que Dromunda é uma Galé sarracena de grandes dimensões, utilizada durante os séculos IX a XII.

⁴⁶ Jose Candido Correa, *Memoria acerca das Construções e Armamentos Navais*, p. 18.

⁴⁷ Idem, p. 17.

⁴⁸ Alexis Catsambis, *The Dromon, Trabalho para a cadeira ANTH611- Introduction to Nautical Archaeology*, Programa de “Arqueologia Náutica da Texas A&M University, College Station, 2003.

tiam nas “galés” árabes e até castelhanas), que tinham á popa dois pescoços de cavalo (provavelmente para suportar entre si uma vergõetea para apoiar a vela, quando arreada, dizemos nós), e diz ainda que provavelmente a partir do Sec. VII d. C. já seriam construídas com Fig. 23 - Dromon bizantino atacando o inimigo com o fogo duas cobertas, o que nos faz lembrar a “galé” de D. Fernando, com várias e espaçosas camaras.

- No tempo de Leão VI, o Filósofo (Imperador do Oriente, 865-911), o Dromon recomendado tinha duas ordens de remos com vinte e cinco bancos, sentando-se dois remadores em cada banco, a bombordo e a estibordo⁴⁹
- desta informação retira Correa o corolário de que os Dromons do séc. IX, de vinte e cinco bancos, com duas ordens de remos, eram navios compridos, armados para o combate, tripulados por duzentos homens ou mais, com cinquenta homens na primeira coberta e cento e cinquenta no convés, todos aguerridos e armados⁵⁰



Fig. 22 – Dromon mercante do séc. XII

- existiriam uns navios mais pequenos que os Dromons, mas a eles semelhantes, com uma coberta, e que serviriam para a guerra e para o comércio, os Pânfilos e os Osiakos, e que bem poderiam ter dado origem as nossas galeotas e fustas.

- já a Encyclopédie citada, diz que os Dromons podiam ser navios de comércio ou de guerra, utilizados por Bizâncio do séc. V ao séc. XII; quando mercante, tinha um mastro com uma vela latina, era longa, e um tipo intermediário entre a galera e a nau.⁵¹

- Acrescenta que o mesmo tipo de navio quando aplicado à guerra, já existia no sec. V a.C. no Delta do rio

Pó; embarcava de 200 a 250 remeiros e usava três mastros e tres velas latinas. Fortemente armado, fazia o policiamento das rotas bizantinas e mantinha a sua supremacia militar devido ao chamado “fogo grego”, arma que teriam sido os primeiro navios a utilizar⁵²

- mas outra Encyclopédie des Navires⁵³, tentando sumarizar esta difícil matéria, diz que os dromons eram navios muito velozes, birremes, que podia embarcar de cern a duzentos homens; que o esporão já não estava colocado ao nível da água, no prolongamento da quilha, como nas galeras romanas e gregas, mas acima da linha de água, quase no prolongamento do convés. Teria dois mastros armados de velas latinas.
- para terminar, Lucien Basch⁵⁴, não acrescenta grande informação á já atrás des-

⁴⁹ Idem p 19.

⁵⁰ Correa, op. cit., pp. 18-19.

⁵¹ Encyclopédie des Voiliers, p.163.

⁵² Idem, Ibidem.

⁵³ Enzo Agelucci/ Attilio Cucari, Encyclopédie des Navires, p. 45.

⁵⁴ Lucien Basch, Galères Byzantines, IN Quand voguaient les galères.

crita, para além de dividir os Dromons em tres categorias: os Dromons grandes de duzentos a duzentos e cinquenta homens, os médios que se chamavam Pânfilos, com equipagens de cento e vinte a cento e sessenta homens, e os mais pequenos, os Osiakos, com cerca de cern homens de tripulação.

- Menciona ainda os Chelandion, que com uma ou duas ordens de remos, poderiam ser muito parecidos com os Dromons. Estes Chelandion, pela raiz etimológica, talvez correspondessem aos Salandi que Picard⁵⁵ menciona como tendo aparecido cerca 1159 e que traduz por Pinaça. No entanto, Catsambis sugere que os nomes de Dromon ou Chelandion poderiam aplicar-se ao mesmo tipo de navio⁵⁶.
- Não sabemos quais as fontes que estiveram na base da reprodução do Dromon mercante que aqui reproduzimos, mas devemos notar que a sua semelhança com o navio do prato árabe que apresentamos abaixo, é grande⁵⁷.

As Galées, Galeras, Galeas, Gálias ou Galés

Não existe “certidão de nascimento” para a galea, gália, galera ou galée, como tem sido chamado este navio ao longo dos tempos.

Enquanto a *Encyclopédie des Voiliers* diz que este nome (*galée*) foi dado, entre os sécs. XIII e XVI, às galeras medievais de concepção intermédia entre as galeras antigas e a família de navios redondos, a *Encyclopédie des Navires* (ambas as obras atrás citadas) diz-nos que o termo apareceu no tempo do já citado Imperador Leão VI, nos finais do sec. IX, e que se assemelhava a urn Dromon de guerra, aligeirado, de uma só ordem de remos e equipado com duas velas latinas, especialmente concebido para ser correio da esquadra.

Por outro lado, Noel Fourquin⁵⁸ diz que os Dromons, ao longo do tempo, acabaram por se transformar em navios lentos e pouco manobráveis, donde se teria feito sentir a necessidade de um navio de guerra mais ligeiro e manobrável.

Citando o Comt. Bragadin, opina que a galé inicial seria aberta, apenas tilhada à popa e à proa, com uma única ordem de remadores. Embora não tenha dúvidas que a primeira aparição deste novo tipo de navio tenha sido em 942, na frota bizantina que



Fig. 23 – Navios em prato de cerâmica hispano-árabe do séc. XII, provavelmente proveniente das Baleares

⁵⁵ Picard, op. cit. 301.

⁵⁶ Catsambis, op. cit.,

⁵⁷ Picard, op. cit., p.199.

⁵⁸ Noël Fourquin, Galères du Moyen-Âge, In Quand voguaient les Galères, p. 67.

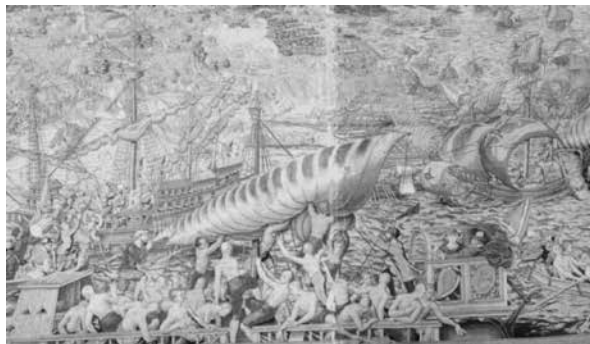


Fig. 24 – Proeiros arreando a vela de uma galé

Esta “galé” de guerra teria um comprimento igual a oito vezes a boca, e o seu pontal não excederia um metro e cinquenta, o máximo um metro e oitenta.

Catsambis, sumariando diversas opiniões, calcula o comprimento dos Dromons entre 30,5 e 40 m., uma relação

Comprimento:boca entre 7,5 até 10:1 e um pontal variando entre 3.8 e 6 m.

Quanto ao número de mastros e velas, Catsambis inclina-se para a utilização de, pelo menos, dois mastros e duas velas triangulares, embora cite um trabalho que propõe a existência de três mastros durante o séc. XI.

Por outro lado, e ainda segundo Catsambis, a *Naumachica, de Leão VI, diz que podia haver duas combinações de remadores - uma com dois grupos de vinte e cinco remadores, na primeira coberta, e outros dois grupos de vinte e cinco no convés; o segundo, indicava cinquenta remadores na primeira coberta e cento e cinquenta remadores-soldados no convés. Curiosamente, no seu estudo, Catsambis referindo-se à hierarquia a bordo de um Dromon cita o proreos, que define como oficial da proa. Atentando a proximidade etimológica que se nota em relação a proeiros, que eram os marinheiros especialistas no içar, arrear e manobrar as velas, e que certamente eram necessários nos Dromons, perguntamo-nos se não será esta a origem do vocábulo português⁶⁰. Ainda segundo Lane⁶¹, entre 1294 e 1298, os Venezianos teriam introduzido um novo tipo de galé, a “galé grossa”, especialmente concebida para a comercio; embora ainda lembrassem as gales de guerra nas suas formas, a sua relação boca:comprimento já era só de seis vezes, tinham uma só coberta e capacidade para carregar cento e quarenta toneladas no porão: navegava quase que exclusivamente à vela - as remeiros só eram utilizados para manobras de emergência ou saída ou entrada nos portos. Já eram mais navios de vela do que galés.*

⁵⁹ Frederic C. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, p. 7.

⁶⁰ Os proeiros, num texto de 1179 que respeita as regalias concedidas por El-Rei aos “oficiais” dos seus navios, são colocados ao nível dos espadelairos (timoneiros) e dos petintais (oficial de bordo com função ainda obscura), ou seja, com direito ao título de cavaleiro. Segundo Carbonell Pico, Cândido de Figueiredo afirma que petintal seria o despenseiro de bordo, o que permitiria a acumulação com o lugar de carpinteiros e calafates, especialmente qualificados para o lugar, pelo tempo livre que teriam a bordo quando em navegação, acumulando-a, o que Pico efectivamente confirmou.

⁶¹ Lane, op. cit. pp. 13-15.

No séc. XV, estas galés já podiam transportar no porão mais de 200 toneladas.⁶²

Retirámos deste livro a imagem duma destas galés, tal como aparece no livro “Fabrica di Galere” de cerca de 1400, como se mostra.

Para podermos tirar algumas conclusões sobre o tema que propusemos, falta ainda apresentar a opinião de Ruddock⁶³ quanto às navegações do Mediterrâneo para a Inglaterra, desde o sec. XIII ao XVI.

Diz este autor que embora havendo notícia de uma galé em La Rochelle em 1232, a primeira viagem de galés genovesas para a Inglaterra, por causa do comércio da lã, teria sido em 1278.

Por outro lado, menciona que os genoveses teriam carregado lã em Sandwich em “...grandes e pesados dromons...”, dos quais um teria sido capturado pelos franceses em 1316 e outro estava à carga em 1319.

Menciona ainda que galés de Maiorca carregavam lã em Londres em 1281 e que outra da Catalunha descarregava uma carga de amêndoas, peles, mercúrio e ferro, em 1311.

Afirma que as “galés grossas” de Veneza só iniciaram a Carreira da Flandres em 1314 e que as primeiras que aportaram a portos ingleses foi em 1319.

Agora, e a acreditarmos nos dados que recolhemos, já temos bastante informação suficiente para o nosso raciocínio:

A partir do séc. X, no reinado de Leão VI, o Filósofo, aparece a galé, navio muito mais leve e baixo que o Dromon, principalmente construído para a guerra nas condições específicas do Mediterrâneo.

Nos finais do sec. XIII, o Dromon tornara-se tão pesado e difícil de manobrar que os venezianos “inventaram a *galé grossa*”, que só teria passado ao Atlântico cerca de 1314.

Em 1115, não consideramos que os carpinteiros de ribeira pisanos e genovezes contratados por Gelmirez, já conhecessem a forma de construir “galés” (altamente improvável tendo em consideração as provas existentes e que apresentámos), que no séc. XII eram navios exclusivamente dedicados à guerra e com um pontal de metro e meio a metro e oitenta. Estes artífices teriam também que saber que estes navios eram totalmente inadequados para as condições do Atlântico, visto que os seus conterrâneos continuaram a utilizar Dromons até ao princípio do séc. XIV, quando perderam a sua hegemonia para os Venezianos, que introduziram as galés grossas.

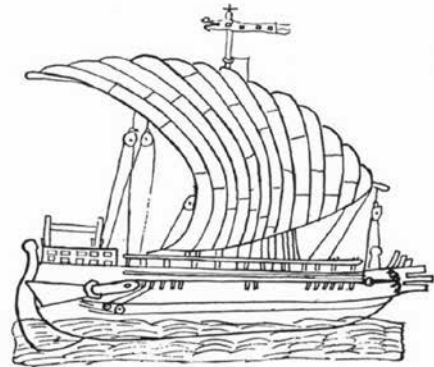


Fig. 25 – “Gálea grossa” da Carreira da Flandres

⁶² Idem, Ibidem.

⁶³ Alwyn A. Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, p. 18-22.

A confirmar-se que os navios mistos de vela e remo utilizados pelos árabes no Atlântico seriam as Dromundas⁶⁴, estas seriam navios que os árabes aprenderam a construir após a conquista dos arsenais bizantinos espalhados pelo Levante, ou seja, navios semelhantes aos Dromons de alto bordo, bem preparados para a guerra, já adaptados para sofrer o Atlântico, contra os quais as baixas galés de muito pouca utilidade seriam.

Genoveses, Pisanos e Venezianos utilizaram este tipo de navios, no Mediterrâneo, até aos finais do séc. XII, princípio do séc. XIII.

Os mestres de Pisa e Génova, contratados por Gelmirez para construir navios capazes e combater (e segundo está escrito, com êxito), os navios árabes, só poderiam construir, mesmo que lhe tivessem introduzido adaptações, navios semelhantes àqueles que neste tempo se construíam naquelas repúblicas, ou seja, Dromons de guerra. Logo, os navios que os mestres de Pisa e Génova construíram no Padrão para a guerra no mar, a pedido de Gelmirez, não poderiam ter sido galés de guerra, mas antes os robustos, rápidos e manobráveis Dromons deste tempo, com um pontal razoável para armazém e carga, mas aptos para a guerra. Os Dromons eram os navios usados pelos Bizantinos, descendentes directos, mas melhorados na navegação pela introdução da vela latina, das antigas galeras romanas.

Daqui que o primeiro navio genovês de que há notícia na Flandres, em 1232, não possa ter sido uma “galé grossa”, mas um Dromon.

Foi dos Arsenais e oficiais construtores de Génova que Franceses e Catalães aprenderam a construir “galés”, nos sécs. XII/XIII, portanto, ainda Dromons.

Logo, capazes de transportarem tripulações de remeiros e arqueiros superiores a duzentos e cinquenta homens e, no porão, armas e provisões até cento e quarenta toneladas, o que lhes permitia longas estadias no mar e/ou um alargado raio de acção.

Mas se, por outro lado: a possível influência dos normandos, que já tem sido afirmada na construção naval portuguesa do tempo, não poderia ter beneficiado a construção dos navios utilizados pelos portugueses para a guerra no mar, *por serem baixos, abertos e de vela redonda, incapazes de se defenderem dos ataques das mais aptas Dromundas dos árabes, que lhes infligiram pesadas derrotas em batalhas navais*,

Os navios dos cruzados não eram especialmente aptos para a guerra no mar, mas mais vocacionados para o transporte de homens, cavalos e máquinas de guerra, os árabes utilizavam Dromons, ou Dromundas, mesmo pontualmente mais avançadas que os navios utilizados pelos portugueses, cujos navios não aportariam novas e importantes técnicas de construção ou aparelho, não existe qualquer referência documental a que D. Afonso Henriques tivesse contratado qualquer construtor naval estrangeiro para lhe construir os seus navios (tal como anteriormente o havia feito o Bispo Gelmirez), e temos que ter em atenção que nem leoneses nem árabes o iriam ajudar a criar uma Marinha de Guerra,⁶⁵

⁶⁴ Como dissemos, não encontramos o vocábulo Dromunda em qualquer outro dicionário, ou sequer na lista de navios que Picard, na obra citada, fornece. Julgamos que seja tão só o aportuguesamento da palavra Dromon.

⁶⁵ Note-se que o Bispo Gelmirez invadiu o território Portucalense, pela primeira vez ao lado de D. Urraca de Leão, em 1121, e uma segunda vez ao lado de Afonso VII de Leão, já contra D. Afonso Henriques, em 1130.

Posto tudo isto, parece-mos que iremos infalivelmente chegar à conclusão que os navios especialmente concebidos para a guerra que D. Afonso Henriques inegavelmente possuía, obedeceriam à configuração dos Dromons que os mestres contratados por Gelmírez haviam introduzido na Galiza, com êxito provado, e cuja técnica de construção se teria divulgado pela costa vizinha, sendo já fruto do trabalho de Mestres de Ribeira galaico-portugueses.

Curiosamente, António Cruz⁶⁶ apresenta na sua obra a imagem de um navio, que considera como a mais antiga representação de um navio português, pois está esculpido numa pedra da frontaria da Sé do Porto, e datada dos fins do séc. XII ou princípios do séc XIII, que na realidade, e muito embora não



se notem remos, mais parece, pelo seu alongamento, existência de um longo gurupez e a única vela redonda, um dromon do que uma barca.

Face às características demonstradas nesta escultura, por natureza pouco rigorosa, e estendendo o raciocínio, poder-se à mesmo pôr a hipótese de que a tardia invenção das “galés grossas” no Mediterrâneo. pelos venezianos, já em finais do séc. XIII, tenha sido influenciada pelos Dromons desenvolvidos e utilizados no Atlântico por galegos, biscaínhos e portugueses, por um lado, e pelas Dromundas dos árabes, por outro.

Em apoio desta hipótese, *deve ainda notar-se* que os portugueses, como atrás se disse, começaram a ter direitos de comerciar na Inglaterra desde 1199, portanto 33 anos antes da chegada dos primeiros genoveses àquele país em galés, e quase um século depois da chegada das primeiras Galés Grossas.

Este facto, aliado ao aparecimento de genoveses e pisanos, no princípio do séc.XIII em *Sevilha, e ao favorecimento e regalias que Fernando VII de Castela lhes concedeu*, permitiu o contacto destes com marinheiros andaluzes, portugueses, galegos e biscaínhos, donde lhes teriam advindo os conhecimentos mínimos para se poderem aventurar nas rotas da Europa do Norte.

De facto, a passagem de navios da Península Italiana para as costas atlânticas esteve sempre ameaçada por catalães e por árabes, e quer Génova, quer Veneza, só viriam a manter um tráfego regular para a Inglaterra, a partir de finais do séc.XIII, princípio do séc. XIV.

⁶⁶ António Cruz, O Porto nas navegações e na expansão, Grav. inserida entre as pág. 32 e 33.

CAPÍTULO TERCEIRO

O tipo de navios utilizados pelos árabes na costa Atlântica



Fig. 27 – Réplica de um Dhow acabado de construir, em Aman, segundo as antigas técnicas de construção

Muito embora Picard tenha esclarecido muitas questões sobre os navios utilizados pelos muçulmanos, quer no Mediterrâneo, quer nas costas europeias ou africanas do Atlântico, continuam a não existir dados iconográficos que nos permitam visualizar os tipos de barcos descritos, desde que conquistaram a Península Ibérica em 711, e até à Reconquista final, com a queda de Granada em 1492. A iconografia relevante parece não existir.

O prato que Picard colocou na capa do livro constitui uma excepção, mas que também não nos leva muito longe.

No entanto, os estudos de Picard *vieram lançar algumas luzes sobre o assunto e agora*, tanto quanto se pode saber do pequeno acervo de dados disponíveis, alguns factos são incontroversos:

Os navios utilizados pelos árabes no Mediterrâneo não eram iguais, nem sequer semelhantes àqueles por eles utilizados no Índico e no Pacífico.

Parece que a razão principal para esta diferença, teria sido que uma tribo árabe do Golfo Pérsico, os “Nabateus” (Nabateans, em Inglês), estaria tão ocupada na exploração das rotas do Índico, com os seus navios exclusivos, os *Dhows*, que não teriam participado na expansão das outras tribus árabes, para Ocidente⁶⁷.

Estes *Dhows* eram navios exclusivamente mercantes e de modo algum preparados para a guerra, visto que o seu forro exterior ainda era feito com o tabuado cosido entre si com cordame de palmeira.

Por outro lado, depois da conquista de quase todo o Médio Oriente e Norte de África, os muçulmanos passaram a utilizar os estaleiros navais bizantinos conquistados, e rapidamente adquiriram as suas técnicas de construção e de navegação no Mediterrâneo, substancialmente diferentes daquelas que existiam no Mar Vermelho e no Golfo Pérsico⁶⁸.

Note-se que os portugueses só tomaram conhecimento do kamal, tosco aparelho para “encontrar as latitudes”, na 1ª viagem de Vasco da Gama, o que prova a sua não utilização, pelos árabes no Mediterrâneo e no Atlântico.

Daqui que os primeiros navios árabes com sucesso no Mediterrâneo foram certamente navios semelhantes aos, ou copiados dos, Dromons, os Pânfilos e os Osiakos, bem como outros navios e embarcações mais pequenas, directamente ou mais tarde adaptados às suas necessidades, quer para o comércio, quer para a guerra.

⁶⁷ Ancient Sailing and Navigation, Texto eletrónico Copyright 202 Canbooks, em <http://nabateanet.sailing.html>

⁶⁸ Ahmad Y. al-Hassan/Donald R. Hill, Navires et Navigation, Sciences et Techniques en Islam, p. 121 e seg.

Também os estaleiros árabes se foram espalhando e desenvolvendo, desde o Nilo até Valência, conforme se foi processando a conquista.

“...Com efeito, os musulmanos tornaram-se altamente qualificados nos dois ramos da construção naval (de Comércio e de Guerra) e nelas realizaram progressos substanciais (...) o desenvolvimento dos tipos de construção estendeu-se ao navios de guerra como o *Sini*, uma grande galera manobrada por 143 remos. Em 972 d.C. o Califa fatimida Mo'izz li Din Allah supervisionou a construção de 600 destes navios no estaleiro de Maqs, no Egito...”⁶⁹

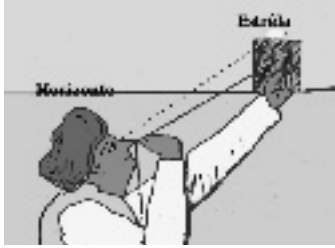


Fig. 28 – Medindo a altura de uma estrela com o Kamal

De acordo com Picard, os termos que definem os navios árabes são de ordem geral e muito raramente se aplicam a, nem definem um, tipo particular de navio ou embarcação.

De menções de variados navios, de escrita difícil e leitura complicada, vamos apenas dar alguns exemplos, até porque não havendo iconografia correspondente a cada termo, não será muito importante aprendermos tantos nomes, por não conseguirmos perfeitamente diferenciá-los uns dos outros:

- Os termos gerais para navio são *markab* ou *marākib*.
- Nos tempos de Ibn al-Qūtyia (740-41) os navios que atravessavam o Estreito eram os *qarib*, no plural *qawārib*, que alguns autores portugueses afirmam corresponder ao nosso termo *cáravo*, mas que Carbonell Pico já provou que não pode ser.⁷⁰
- Al-Bakrī diz que os navios oceânicos eram os *safini*, colectivamente *sufun*, e *barcos grandes como os dos vikings* eram os *marākib kabira*.
- O Almirante Ibn al-Rumahis utilizou, para fazer “*razzias*” aos cristãos, trinta navios de guerra, respectivamente *markab harbiyya*, *sawāni* e navios exploradores *fattasa*.
- As galeras eram os *qurqūr*, no plural *qarāqir*, *quriīb*, plural *qirbiín* ou *sini*.
- Os navios que vinham de Málaga e Sevilha eram os *jairiya*, plural *jawār*.
- Em Alcácer do Sal, os navios oceânicos eram os *al-sufun wa i-mariikib al-saffariyya*
- O vocábulo para esquadra era *ustül-asa-til* e comboio de navios comerciais era *iqlá'āt*.⁷¹

Repare-se, na ilustração ao lado, no navio maior, com todas as características dum Dromon mercante de alto bordo, como já vimos atrás, com



Fig. 29 – Navio pintado no topo do prato anterior (al-marākib al-hammāla ?)

⁶⁹ Idem, p. 128.

⁷⁰ Ver Pico, op. cit., entrada *cáravo*.

⁷¹ Picard, op. cit., p. 297-8.

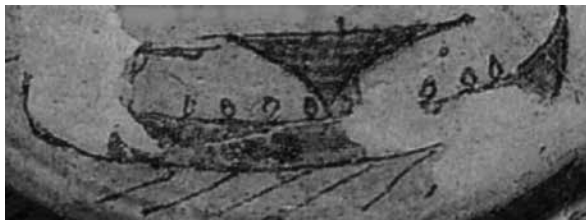


Fig. 30 – Galera (Dromon de guerra),
(qurqūr, qurāb ou sini ?)

os usuais pescoços de cavalo à pôpa, armando velas redondas e latinas, e onde não se notam quaisquer remos.

No imagem do navio que está por baixo deste, no prato, notam-se claramente o menor pontal, maior alongamento, dois mastros com velas redon-

das e, à proa, apesar de faltar a tinta ainda se nota a curvatura do que deveria ser o pescoço de cavalo.

De qualquer modo, pensamos ser razoável retirar as seguintes notas:

- Os musulmanos aprenderam a *construir Dromons* semelhantes aos dos Bizantinos, os mesmos tipos de navios que os Pisanos e Genoveses ensinaram os carpinteiros de ribeira da Galiza a construir.
- Os árabes teriam que adaptar os navios do Mediterrâneo ao Atlântico, e adaptaram certamente, visto que atribuíam nomes diferentes aos navios oceânicos e, nomeadamente, aos do al-Andaluz.
- Acresce que mesmo que assim não fosse, os musulmanos tinham a capacidade e as técnicas para construir os tipos de navios de que precisassem para igualar ou mesmo melhorar os dos portugueses, como já haviam feito com os dos vikings.⁷² Desde o início da nacionalidade que os navios portugueses não foram utilizados exclusivamente na defesa (onde conseguiram bons resultados), mas procuraram os árabes nos seus próprios redutos, como Sevilha e Ceuta, o que de forma alguma se coaduna com a incapacidade dos portugueses para construir navios e atesta a sua destreza marítima e capacidade militar.

Os árabes construíam navios de grandes dimensões e de grande pontal, como aqueles que atrás mencionámos, que transportavam de 40 até 100 cavalos, ou mais, além da tripulação e soldados, e certamente como aquele que Abū Y’aqūb perdeu em Lisboa, em 1184.

Por exemplo, na frota de al-Mansūr que subiu o Sado, com alguma dificuldade, para ajudar à reconquista de Alcácer do Sal, os navios transportavam catapultas, torres e todo o material de sapa para atacar e ultrapassar o obstáculo das muralhas do castelo.⁷³

Como iremos ver no Capó IV, os navios portugueses enfrentaram bastas vezes os navios árabes, quer nas embocaduras dos rios, quer em pleno oceano e as vitórias dependiam mais do número de unidades de cada parte, do que das táticas, das características dos próprios navios ou da bravura da sua equipagem .

⁷² Texto de Ibn Adari, Tomo II, pp. 254-55, citado IN Portugal na Espanha Arabe, p.124 “...No mesmo ano, Aláqeme deu a Ibn Fotaiz ordem para aparelhar a frota no rio de eórdova e mandar construir navios no modelo dos normandos (que Alá os aniquile). Esperava que eles tomassem estes navios pelos seus e que se aproximassem...”.

⁷³ Picard, op. cit., p. 132.

Por mais que uma vez, das batalhas navais travadas entre portugueses e muçulmanos, resultava a tomada de navios contrários, que passavam a ser utilizados pela parte que os tinha tomado, o que parece poder demonstrar a semelhança que entre eles devia existir.

Tinham pois, ambas as partes, navios apropriados para manobrar (e lutar) nas águas difíceis e normalmente agitadas do Atlântico da costa portuguesa, navios esses que, de modo algum, podiam configurar a galés baixas de 1,6 m de pontal.

Veja-se na figura abaixo a reconstituição de um Dromon do séc. IX d.C.

Este sim, o tipo de navios, a que os nossos chamavam *gáleas de alto bordo, com duas cobertas, quatro vezes vinte cinco remadores e dois castelos*, um para vante de meio navio e outro à pôpa, em tudo condizentes com as “galés” para as quais D. Sancho precisava de *dobadoyras para as encalhar ou como as dos árabes, que levavam quarenta ou cem cavalos no porão*, ou ainda como a galé grossa de D. Fernando, de que falaremos no Capítulo sobre as Galés.

Quanto à semelhança entre os tipos de navios árabes e cristãos, neste período, também Picard a nota

“...Ces faits montrent une certaine similitude entre les navires chrétiens, la nef en occurrence, et musulmans ...”



Fig. 31 – Gáleas das Cantigas a Sta. Maria, de Afonso X

Sumarizando:

Julgamos assim ficarem demonstradas as razões do nosso raciocínio:

- Os árabes utilizavam na zona do Estreito, navios adequados para, em actividades de guerra e corso, manobrar no Atlântico. Eram navios diferentes dos por eles utilizados no Mediterrâneo Central e Oriental e eram designados por nomes diferentes.
- Os portugueses só poderiam ter combatido estes navios se os seus tivessem tido a mesma robustez, capacidade de manobra e força militar suficiente para, em várias operações navais em mar aberto, os terem levado de vencida, como atestam as nossas crónicas e os documentos árabes.
- Ambos os tipos de navios, de portugueses e árabes, descendiam de uma mesma matriz, mas por vias diferentes: os árabes directamente da sua origem, dos arsenais bizantinos, os portugueses através dos Genoveses, que a convite do Bispo Gelmirez, de Santiago de Compostela, vieram ensinar os povos galaico-durienses a construir navios mistos para combaterem árabes e normandos, semelhantes aos bizantinos.

- As Galés, navios de guerra especialmente concebidos para a guerra do Mediterrâneo, devido ao seu baixo pontal e fraca estrutura de construção, não podiam navegar nas condições normais do Atlântico.
- Na época em que os Genoveses estiveram na Galiza (1115), não podiam ter ensinado a construir “Galés grossas”, , *que só foram introduzidas pelos Venezianos quase um século depois.*
- *Aliás bastará atentar-se nos navios que mostrámos acima, e compará-los com as “gáleas” das Cantigas a Sta Maria, de Afonso X, que mostramos na iluminura; abaixo, para se notarem as semelhanças.*

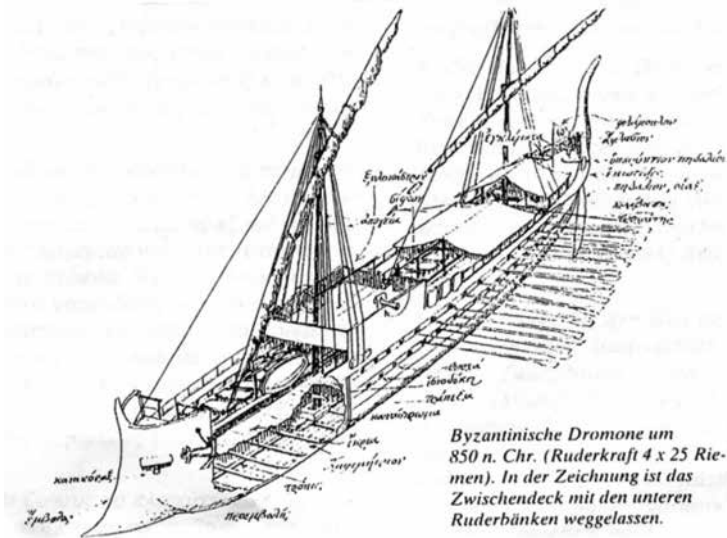


Fig. 32 – Reconstituição de um Dromon Bizantino, de cerca de 850 d.C., por Rudolf Eickhoffs

CAPÍTULO QUARTO

A Marinha Real Portuguesa nasceu no tempo de D. Afonso Henriques

No nosso entender e de acordo com os dados que já apresentámos e com os que daqui em diante apresentaremos, não nos restam dúvidas que a Marinha Nacional nasceu com D. Afonso Henriques.

Neste tempo, como vimos, só o Poder, real ou outro muito alto, tinha o interesse e os meios políticos e económicos necessários para suportar as enormes despesas duma marinha exclusivamente dedicada à guerra, em que o principal investimento era constituído pelos navios, sempre em risco de perecerem e sem retorno económico que não fossem as possíveis presas, para além dos pesados custos de operação, em que o factor

principal era constituído pelas despesas efectuadas com o pagamento dos serviços da chusma e dos soldados, e a respectiva alimentação.⁷⁴

Veja-se que, na Galiza, e a pesar de existir poder político encabeçado por alguns Condes, foi necessário que o Bispo Gelmirez tivesse directamente mandado vir os construtores navais de Pisa e Génova para construir navios para a defesa das costas do seu bispado.

Existiam quatro maneiras do Poder conseguir manter uma marinha de guerra:

- a) ou o Poder consegue que os privados (nobreza, burguesia) sejam obrigados a prestar serviço militar ao rei com os seus navios, numa relação de submissão vassálica,
- b) ou os privados os cedem ao Poder por aluguer,
- c) ou o Poder os manda construir e paga a sua manutenção.
- d) casos havia em que o poder construía os navios e, quando não lhe eram necessários, os alugava a particulares, aligeirando assim o seu custo de posse.

Estes quatro métodos podem ser exemplificados com reconhecidos factos históricos:

Na Inglaterra, parece que o primeiro navio da Coroa foi uma "galé", e no tempo de Henrique II (Séc.XII).

De facto,

*"... a específica obrigação dos Cinco Portos providenciarem navios por um período de quinze dias por ordenação real, em troca de certos privilégios ..."*⁷⁵,

não obrigava a que a Coroa necessitasse de uma armada própria para preencher uma pequena actividade naval nacional.

Mais, muitos dos navios reais, até ao reinado de Henrique V, pelo menos, eram muito utilizados no transporte de vinhos de Bordéus para a copa real, o que prova que as necessidades de defesa ou ataque marítimos, nesta altura, ou eram muito reduzidos, ou que os navios de particulares asseguravam essas necessidades.

Como um breve exemplo; em 1409, a frota real consistia de dois navios, o *Trinity*, de 300 ton., e uma barca, para utilização fluvial. No entanto, e por volta de 1417, Catton, o encarregado dos navios reais tinha à sua responsabilidade trinta e seis navios, entre grandes e pequenos, para logo entre 1427 e 1436, só o *Gracedieu mal* sobreviver enterrado no lodo no Rio Hamble, acabando queimado até à linha de água, em 1439, vitimado por um relâmpago.⁷⁶

Note-se ainda, porque voltaremos a tratar esta época com outro assunto relacionado, que em 1490, dos dezoito navios armados em guerra para a expedição de lord Willowghby à Bretanha, só dois ou três pertenciam à coroa.⁷⁷

⁷⁴ Os galiotes, em Portugal, eram homens livres, e pagos pelo seu trabalho, muito embora também os criminosos fossem compelidos a executarem as mesmas tarefas, como pena legal. Também assim era em Barcelona, Claude Carrère, op. cit., p. 220, nota 7.

⁷⁵ Susan Rose, *The Navy of the Lancastrian Kings*, p. 28 e seg.

⁷⁶ Idem, *Ibidem*.

⁷⁷ M Oppenheim Edit. *Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VII*, p. xxviii.

Este primeiro exemplo demonstra que nestas circunstâncias, o Poder, não investindo numa Marinha Real própria, podia servir-se sempre que fosse necessário (por obrigação contraída pelos seus vassallos e sem custos para a coroa), dos navios dos particulares.

As grandes desvantagens deste sistema é que os navios não seriam propriamente navios de guerra, mas navios mercantes armados em guerra, e que a sua utilização pelo Poder também dependeria da disponibilidade (ou vontade) dos seus armadores.

Os casos seguintes ilustram aquilo que dissemos acima - o alto custo de posse, exploração e reposição de navios mistos de vela e remos (de guerra ou mercantes), obrigava a que só o Poder, quando organizado e com necessidade de navios de guerra, conseguisse as condições políticas e económicas para manter operativa uma frota de semelhantes navios.

Em Aragão, mais precisamente em Barcelona, a maior parte das galés grossas, armadas ou não em guerra, pertenciam à cidade ou “Généralité”, que quando delas não



Fig. 33 – Interpretação artística de Taride Barcelonesa

precisava, as alugava a particulares por períodos contratados.⁷⁸

Em França e até 1284, quando os Reis precisavam de navios para a guerra alugavam-nos a particulares.⁷⁹

Os franceses consideram Filipe, o Belo, como o criador da Marinha Francesa; foi este Rei que em 1287 mandou construir uma frota de cem galés e acabar o Arsenal de Narbonne; em 1292 comprou vinte “tárides”⁸⁰ a Génova; em 1294 lançou os fundamentos do “Cios des Galées de Rouen” e em 1297 ordenou a construção de galés em Narbonne⁸¹. Fourquin

acrescenta que a maior parte destes navios foram construídos por genoveses, de tal modo que para Rouen foi necessário levar operários de Génova, Marselha, Aigues-Mortes e Narbonne para fabricar galés e “huissiers”⁸². Uns anos depois não existia um único navio da coroa francesa no lado do Atlântico.

Ao que parece, a situação em Génova era semelhante à que descrevemos para a Inglaterra, sendo que os navios pertenciam a particulares mas, à falta de relações de vasalagem, eram alugados ao Estado quando deles havia necessidade.

⁷⁸ Claude Carrère, op. cit. *Barcelone centre économique 1380-1462*, Vol. I, p. 214.

⁷⁹ Noel Fourquin, *Galères do Moyen-Âge*, op. cit., p. 75.

⁸⁰ As “tárides” eram “galés” de transporte mistas, que podiam transportar cavalos no porão, mas que podiam ou não estar equipadas com portas traseiras para a saída destes animais. Ao que dão a entender as representações iconográficas destes navios, estariam equipadas com velas redondas, como os antigos navios romanos. Não existe o termo em português, mas é bem possível que tivesse existido este tipo de navio, sob o nome de Tafeorias. Ver. Fig. abaixo.

⁸¹ Idem, *Ibidem*.

⁸² Os “huissiers” eram também navios semelhantes a “galés”, mas parece que especialmente concebidas para transportar cavalos, cujas características não são ainda bem conhecidas, mas que tinham uma ou duas portas à ré para a saída dos animais directamente nos locais de desembarque. Em boa verdade, faz mais sentido que um destes dois tipos de navios tivessem sido apelidados de tafeorias, do que criar uma nau para o efeito, de onde descarga e a carga de cavalos seria muito mais difícil, devido à diferença de pontal.

No entanto, em Veneza a situação era semelhante à de Barcelona, em que as “galés” eram do Estado, mas a esmagadora maioria dos navios pertencia a particulares, que ora comerciavam, ora faziam corso e na maioria das vezes, pirataria.

Nos outros estados da Península, a Norte, só Astúrias e Leão necessitavam e tinham marinha, como vimos, mas a maior parte dos seus navios operando no Cantábrico, no Canal e mesmo até à Flandres pertenciam a ricos armadores particulares, como veremos adiante; Castela era um estado interior, não tinha necessidade de marinha até que a Reconquista chegou à Andaluzia; e a Sul, já vimos o que se passava em Barcelona.

É em Portugal que nasce mais cedo uma Marinha Nacional, com navios especialmente concebidos e exclusivamente utilizados para a guerra, em resposta a necessidades específicas de defesa, mas também como meio para ajudar a efectivar a Reconquista, sendo o único estado da Península, para além de Aragão, que iniciou o combate marítimo contra os árabes e conseguiu neutralizar grande parte das suas incursões, até que os castelhanos conquistaram Sevilha, com a preciosa ajuda duma frota particular convidada a descer do Cantábrico.

A Marinha de Pesca, continuou como vinha do passado e cresceu desde logo, como o atestam numerosos e amplamente conhecidos documentos relativos aos impostos sobre o pescado e às permissões dadas pelos Reis de Inglaterra para a pesca nas suas águas.

A Marinha Mercante é anterior aos primeiros tempos da Nacionalidade; lançada pela burguesia do Norte do País, logo seguida pelo Sul, que investia em naus mercantes para comerciar com a Inglaterra⁸³, com a Flandres, e que para tal foi sucessivamente incentivada pelo Poder Real.

A pequena nobreza e a pequena burguesia, principalmente do Algarve, por volta do século XIV, já investem no comércio da Flandres, mas só irão investir vultosamente, quer na Marinha Mercante, quer na Mercante armada em guerra, entenda-se o corso (pirataria no Mediterrâneo e no Estreito), depois da conquista de Ceuta, e mais particularmente com o tráfego das Ilhas Adjacentes, cujos colonizadores bem cedo começaram também a desenvolver a sua própria construção naval.

Postos estes preliminares e sabendo-se já que os genoveses de Gelmirez teriam acrescentado a sua



Fig. 34 – D. Afonso Henriques

⁸³ Segundo o Visconde de Santarém (op Cit pp. 325-26), que cita a fonte, o Rei João de Inglaterra, por carta de 30 de Junho de 1199 outorga aos marinheiros portugueses o direito de comerciar no seu país, tal como mais tarde o Rei Eduardo, por concessão de 24 de Abril de 1294, dá a portugueses e ingleses o direito de nomearem 4 árbitros para resolverem as questões derivadas de disputas comerciais, seguida de um salvo conduto do mesmo Rei e datado de 17 de Abril de 1297, a favor dos comerciantes portugueses que fossem à Inglaterra. Também Eduardo II de Inglaterra, em 1303, promulga a tabela dos direitos que os portugueses devem pagar sobre as mercadorias que levassem àquele país, assim como este mesmo Rei concede cartas patentes em 1308, a portugueses, para poderem estabelecer-se em Inglaterra e lá comerciarem 80 Carré, op. cit, p. 256, nota 6, e p. 257, notas 1 a 7.

tecnologia moderna de construção naval⁸⁴ à antiga tradição peninsular, iremos tentar averiguar quais as forças navais de que D. Afonso Henriques dispunha.

- D. Teresa, Mãe de D. Afonso Henriques, não teria uma Marinha, mas já tinha alguns navios, como atesta Alberto!Sampaio nalgumas passagens do seu trabalho *Estudos Históricos e Económicos*, a que já atrás demos alguma atenção, nomeadamente as aventuras de Egas e Garcia Moniz e a resistência oferecida aos árabes na tentativa de reconquista de Coimbra.

- Que D. Afonso Henriques tinha navios seus, e o mínimo de organização⁸⁵ para os tripular e manter, não deixam dúvidas as disposições dos forais de 1179 para Coimbra, Santarém e Lisboa, que garantem a equivalência ao estatuto de cavaleiro ao patrão, e ainda a dois timoneiros, dois *proeiros* e um petintal de cada um dos seus *navigio*.⁸⁶

Não se tem tido em atenção que já neste tempo se criavam leis próprias para o pessoal da Marinha, ao contrário do que sucedia noutros países da Europa, como acabamos de ver.

Nota o Cardeal Saraiva, na obra atrás citada, que em 1133, quando Afonso Henriques ainda não era reconhecido como Rei, o Conde D. Gonçalo, recém saído da prisão que Afonso VII lhe impusera no castelo de Aguiar,

*"...viera offerecer-se a el-Rei de Portugal para guerrear por mar a Galiza e as Astúrias...
O que supõe em Portugal algumas forças marítimas que elle commandasse..."*⁸⁷

Chama ainda o mesmo autor a atenção para o facto da conquista de Lisboa, efectuada de surpresa e com cerco por mar, em 1147, ter certamente rendido ao monarca alguns dos navios que os mouros normalmente mantinham naquele porto.

⁸⁴ Os genoveses, tal como os seus antecessores bizantinos, utilizavam a técnica de construção que viria a ficar conhecida por construção "Carvel", de caravela, e que consistia em pregar o tabuado do forro exterior às balizas, ficando as tabuas unidas pela face, enquanto que os nórdicos usavam a técnica da sobrepor essas tábuas, ou de tabuado trincado.

⁸⁵ Aliás, não sabemos que tipo de organização poderão incongruenteemente os nossos historiadores, aqueles que negam a existência da Marinha Portuguesa em tempos tão recuados, querer encontrar na Marinha Portuguesa do período Medieval, na 1ª dinastia portuguesa. Na Inglaterra, por exemplo, e nesta altura, não havia leis próprias para a Marinha e a administração naval era ainda mais rudimentar do que a portuguesa. Oppenheim, op. cit. p. 8 diz claramente: "*The result was seen in the Crusade of 1190, when the fleet of Richard I for the Mediterranean was made up of vessels drawn from the ports of the empire, but many of them doubtless belonging to the continental possessions of the crown; and as John certainly possessed ships of his own, it may be inferred that Richard, and his predecessors also had some. When a general arrest was ordered, foreign ships were seized as well as English, and this practice continued as late as the first years of Elizabeth. Richard I issued, in 1190, regulations for the government of his fleet. These regulations doubtless only methodized customs already existing, and as they dealt with offences against life and property bear the mark of their commercial origin. Offences against discipline must have been punished by military law and military penalties, and required no new rule. During the reign of John we meet the first sign of a naval administration in the official action of William of Wrotham, like many of his successors a cleric, and the first known 'Keeper of the king's ships.' This office, possibly in its original form of very much earlier date and only reconstituted or enlarged in function by John, and now represented in descent by the Secretaryship of the Admiralty, is the oldest administrative employment in connection with the Navy. At first called "Keeper and Governor of the king's ships", later "Clerk of the King's ships" this official held, sometimes really and sometimes nominally, the control of naval organization until the formation of the Navy Board in 1546...*" Oppenheim, op. cit. p. 8.

⁸⁶ *Navigio* significava o mesmo que hoje significa navio, termo quase tão geral como barco.

⁸⁷ 2º Visconde de Santarém, Ineditos, Imp. Llbamo da Silva, Lisboa, 1914, p. 326.

Mas que os navios do primeiro Rei seriam principalmente “gáleas” (neste tempo Dromons, como vimos atrás), e talvez algumas barcas, cujo registo escrito remonta a 911 d.C. (note-se que Carbonell Pico⁸⁸ só regista as palavras nave, a partir de 1211, nau, a partir de 1297, fusta, a partir de 1397, e galeota depois de 1387), parece que a conclusão a retirar-se do facto do benefício concedido aos proeiros, que eram os marinheiros exclusivamente dedicados à manobra das velas latinas nas “galés” e navios semelhantes de vela e remo, e ainda do foral que Gualdim Paes deu a vila de Pombal,

“...onde se estabelecia que fossem condenados às fustas <conforme ao costume antigo de Coimbra> todos aqueles que viessem a cair sob a alçada da justiça, em razão de ferimentos causados, o que demonstra a existência de fustas (e talvez de galiotas, acrescentamos nós no Mondego desde mais longa data “

Ora a existência de uma condenação às fustas, parece obrigar a que existam fustas.⁸⁹

Por outro lado, e como julgamos já ter ficado claro, fortifica-se a convicção que só ao rei interessaria construir navios deste tipo, pela sua aplicação exclusiva na guerra e no corso contra galegos, asturianos e árabes, no Atlântico, que utilizariam navios de propulsão mista a vela e remos semelhantes e que, pelas suas características estruturais, carregavam bem pouco para servir ao comércio.

Aliás, e como também já vimos, a construção deste tipo de navios, no Mediterrâneo, está sempre ligada ao poder

“...D'où proviennent alors les bâtiments de ce type (galés) qui sillonnent la route des épices ou celle de Flandre? Ils sont la propriété de la cité ou de la Généralité, qui consentent à les louer à des Barcelonais pour la durée d'un voyage...”⁹⁰

Na Inglaterra, por exemplo,

“...With the advent of William I, the channel, instead of remaining a boundary, became a means of communication between the divided dominions of one monarch, and a comparatively permanent and reliable naval force, both for military transport and for command of the passage between the insular and continental possessions of the Crown, became a necessity of royal policy. For nearly two centuries this duty was mainly performed by the men of the Cinque Ports who, in return for certain privileges and exemptions, were bound, at any moment, to place fifty-seven ships at the service of the Crown for fifteen days free of cost, and for as much longer time as the king required them at the customary rate of pay.

These claims, practically constituting the Cinque Ports fleet a standing force, were ceaselessly exercised by successive monarchs, and, at first sight, such demands might seem to be destructive of that commercial progress which is the primary basis of the growth or maintenance of shipping. But the methods of warfare in those ages were, more profitable than commerce, and the decay of the Ports was not due to poverty caused by the calls made upon their shipping for military purposes. The existence of the Cinque Ports service was indirectly a hindrance to the growth of a crown navy, since it was obviously cheaper for the king to order the Ports to

⁸⁸ Pico, A Tenninologia Naval Portuguesa ...

⁸⁹ No entanto, Carbonell Pico parece ter desconhecido o Documento de Gualdim Pais, citado por Quirino da Fonseca, e que remonta a utilização de fustas para data muito anterior à proposta pela autora.

⁹⁰ Claude Carrère, op. cit., p. 213.

act than to man and equip his own vessels; it was not until ships of larger size and stronger build than those belonging to the Ports were required, that the royal ships carne into frequent use ...”⁹¹

Talvez que o número de navios que D. Afonso Henriques tivesse disponível, quando começou a reinar, não tivesse sido muito “grande”⁹² (nesta altura Portugal queria tão somente afirmar-se como País e ainda não como potência marítima), mas que os mandou construir na quantidade suficiente para as necessidades da Reconquista, não pode haver dúvidas.⁹³

Aliás, e como também já foi mencionado, o 2º Visconde de Santarém⁹⁴ afirmou que no cerco de Lisboa havia considerável número de barcos portugueses no Tejo, de entre os quais sete teriam sido destinados a fazer de ponte para permitir o assalto à parte oriental da cidade ocupada pelos mouros.

Segundo Sampaio,⁹⁵ em 1169, D. Afonso Henriques tinha em Vigo cinco navios de guerra devidamente equipados.

Dizem-nos as fontes árabes⁹⁶ que:

- em 1178-9, D. Fuas Roupinho vai atacar e pilhar Saltes e ataca ainda Sevilha;
- em 1179-80, Muhammad b. Mardanis⁹⁷ comanda uma frota almóada que ataca Lisboa, sem conseguir vitória, não devendo restar dúvidas que a defesa eficaz



Fig. 35 – D. Fuas Roupinho na conquista de Porto de Moz

⁹¹ Oppenheim, op. cit. p. 2.

⁹² Cada vez acreditamos mais no Milagre de Ourique e que Portugal foi a criação de uma intervenção continuamente divina, pelo menos até finais do século XV. Se Portugal não podia defender-se das acometidas constantes dos árabes, pois não tinha homens em número suficiente para fazer frente, em terra, aos enormes exércitos por eles arregimentados, nem Marinha para a defesa das suas costas contra as poderosíssimas armadas com que os mesmos atacavam Portugal, por mar, só há uma de duas explicações: ou foi Deus, directamente, como em Ourique, ou por intervenção da Nossa Senhora das Berlengas. Aceitando hoje as mesmas razões e face à crise, devíamos desfazer-mo-nos dos poucos e vetustos navios que temos e mandar toda a hierarquia dos marinheiros para o desemprego, porque uma coisa é certa: D. Afonso Henriques, com todos os desaires que sofreu nas batalhas navais antes, durante e depois de D. Fuas, com certeza que tinha mais navios de guerra à sua disposição do que aqueles que existem hoje na Marinha Portuguesa, cujas baixas ao efectivo apenas acontecem devido à idade dos seus navios. Porque se nos tempos antigos, os navios só eram aprestados quando era necessários (e isto é uma contradição, porque para serem aprestados tinham que existir), hoje a nossa Marinha só abandona o aconchego do Tejo quando há verba para o combustível. E quando o haverá?

⁹³ Conhecendo-se o método de construção naval que dominou na Europa até ao princípio do séc. XVII, como vimos noutro trabalho nosso, não seria difícil construir navios mais pequenos ou maiores, mantendo as proporções dos barcos que se construíam, evidentemente, introduzindo-lhes as alterações às medidas, conforme adequado.

⁹⁴ 2º Visconde de Santarém, Inéditos, Imp. Libânio da Silva, Lisboa, 1914, p. 326.

⁹⁵ Sampaio, op. cit., p. 111.

⁹⁶ Picard, op. cit., p.181 e seg.

⁹⁷ Não possuímos maneira de fazer a acentuação nas letras devidas dos nomes árabes, e assim escrevemos estes nomes sem a devida acentuação, pelo que nos desculpamos desde já.

teve que envolver meios navais; ainda em 1180, D. Fuas Roupinho ataca Ceuta, forçando a entrada no seu porto e, captura navios. Esta expedição a Ceuta é confirmada por Frei António Brandão.⁹⁸

- em 1181 os irmãos Banû Mardanis atacam S. Martinho do Porto,⁹⁹ sendo ambos capturados.

Foi no rescaldado deste ataque gorado que se deu o episódio da batalha naval do Cabo Espichel.

Já nesta altura era possível aprestar, em Lisboa, uma armada “...em breve tempo ... com bastante recado de embarcações e gente ...” diz-nos Frei António Brandão ao contar os feitos de D. Fuas Roupinho na Batalha do Cabo Espichei contra os mussulmanos, em que mandou nove das galés vencidas para Lisboa;¹⁰⁰

- em 1181-82, nova batalha naval no Oceano entre as frotas de Ceuta, comandada por Ibn Jami e de Sevilha, comandada por Ahmad al-Siqilli, e a frota portuguesa que, vencida, perde vinte navios e deixa 1.800 prisioneiros.¹⁰¹

Sabendo-se que Ceuta e Sevilha eram duas das capitais árabes que mais navios podiam armar, poder-se à imaginar o número de navios que compunham esta armada conjunta, já que as fontes o não indicam, mas por muito grande que a armada árabe fôsse, e se D. Fuas, experimentado marinheiro de vários combates, e alguns vitoriosos, não retrocedeu, talvez tisse sido porque levava forças que julgou suficientes para a enfrentar.

Também não se conhece o número de navios que D. Fuas levava, pelo que não se/pode tirar a conclusão de que a frota portuguesa teria sido totalmente aniquilada, ao perder vinte “galés”. /

E para provar que a armada portuguesa não teria sido totalmente aniquilada e que D. Fuas pensava que teria sido mal derrotado, no ano seguinte D. Fuas já andava no Sul com uma frota relativamente poderosa.

Porque em 1182, na versão do citado cronista, D. Fuas saiu de Lisboa com uma armada de vinte e uma “galés», e devido a uma tempestade que o empurrou para o Estreito, viu-se obrigado a lutar com uma armada de cinquenta e quatro galés mouras, tendo perdido onze navios e perecido na acção.¹⁰²

Os árabes¹⁰³ descrevem este episódio como tendo sido um novo ataque a Ceuta, em que D. Fuas foi derrotado e morto na batalha naval. Nesta acção mais uma vez, D. Afonso Henriques perde onze galés duma frota de vinte e uma, sem contar com as fustas de apoio, donde pelo menos dez “galés” teriam escapado. Mas, mais importante que isto, parece não ser lógico que D. Fuas tivesse saído de Lisboa para águas inimigas levando atrás de si todos os navios que existiriam no País, deixando toda a costa portuguesa, e principalmente Lisboa, indefesa perante qualquer possível contra-ataque árabe.

⁹⁸ Frei António Brandão, Crónica de D. Afonso Henriques, p. 301/302.

⁹⁹ Picard, op.cit. p. 182.

¹⁰⁰ Picard, op. cit., p. 182.

¹⁰¹ Idem, Ibidem.

¹⁰² Brandão, op. cit., p. 306.

¹⁰³ Picard, op. cit., p. 182.

Em 1184, o Califa Yūsuf Abū Y’aqūb na grande ofensiva contra Santarém, manda uma frota atacar Lisboa, tendo os árabes retirado com a perda de um grande navio e sem terem obtido qualquer dos dois objectivos.¹⁰⁴

Destes feitos navais, alguns relatados na nossa história, outros nas fontes árabes que Picard trouxe agora à luz, teria D. Afonso Henriques enriquecido a Marinha Real, mesmo descontando as perdas sofridas, pois D. Fuas ter-se ia apoderado de muitos navios, principalmente no penúltimo ataque a Ceuta, de onde teria trazido todas as galés do árabe Daxemi e todos os baixéis estantes na cidade de Ceuta.

De notar que a actividade de D. Fuas é a todos os títulos notável durante o período em que comandou a frota de D. Afonso Henriques, que está documentada nas fontes portuguesas e árabes e que nem o homem nem os seus feitos, merecem o tratamento que têm vindo a ter na moderna historiografia portuguesa, onde se chega a admitir a hipótese de D. Fuas não “... ter existido para além da lenda” !!!¹⁰⁵

Aliás, a aparição de qualquer criação implica o embrião, o nascimento e o seu desenvolvimento futuro, sempre

sujeito às condições ambientais extrínsecas à criação em si.

O projecto de Marinha Nacional Portuguesa, sem dúvida iniciado no tempo de D. Afonso Henriques, assentou no

precoce reconhecimento da necessidade de uma Marinha para defesa contra as incursões dos árabes, mas também para levar a cabo a Reconquista - e apoiou-se no conhecimento que Portugueses e Galegos tinham adquirido dos construtores navais Pisanos e Genoveses, que construíram os primeiros Dromons (*galeras, hodie Gáleas*), no *Padrão ..*

Julgamos pois ficar demonstrado que a Marinha Portuguesa foi iniciada por D. Afonso Henriques, que manteve uma não pequena frota de galés e outros navios exclusivamente construídos para a guerra naval (grande, quando comparada com as marinhas reais dos outros países da Europa com costa atlântica), e que dela se serviu para a defesa do seu território e para dar guerra ao inimigo em águas extra-territoriais, pelo que não têm fundamento histórico as afirmações como “... Até ao reinado de D. Dinis Portugal não possuía propriamente uma marinha de guerra (...) Até ao reinado de D. Dinis os monarcas portugueses quando tinham necessidade, mandavam armar a título temporário algumas galés...”¹⁰⁶

Ao emitir opiniões desta natureza, não se tem em atenção que:

- **Primeiro** - neste tempo, um navio de guerra era construído exclusivamente para fins militares. Não havendo armas de fogo, um navio mercante, redondo, pesado, lento, e com pequena tripulação, não tinha qualquer hipótese de resistir ao ataque de um Dromon.

¹⁰⁴ Idem, *Ibidem*.

¹⁰⁵ Luís Miguel Duarte, *A Marinha de Guerra Portuguesa*, IN *Nova História Militar de Portugal*, p.297. Enquanto outros países da Europa têm vindo a reciclar os seus piratas, transformando-os em heróis nacionais (Mondragon, Bart, Surcouf, Drake e tantos outros), em Portugal transformam-se os heróis em vilões ou em lendas, o que para os nossos historiadores, é muito mais fácil.

¹⁰⁶ *História da Marinha Portuguesa, Homens, Doutrinas e Organização*, 1139-1414, pp. 48-49, e a p. 112.

- **Segundo** - o facto de que um navio misto de vela e remo, com uma tripulação à roda de duzentas pessoas, dos quais a maior parte, remadores não profissionais, mas galiotes e vintaneiros, não podia estar permanentemente armado e no mar, não só pelos riscos que o factor do mau tempo no mar implicava, em determinadas alturas do ano, como atrás vimos, mas também pelo elevado custo que os soldos da chusma e soldados, e a sua alimentação, representaria.

Aliás Barata ¹⁰⁷ confirma estes custos, mesmo ainda no séc. XV;

“...Para além dos custos derivados de pequenas reparações feitas em viagem, os grandes custos de viagem estavam ligados ao pagamento às tripulações e à sua alimentação ...”

Para actuar rapidamente em caso de qualquer ataque imprevisto, existiam as torres de atalaia e as vigias, que avisavam a aproximação de navios inimigos.

Que os navios, varados em terra, acostados ou ancorados estariam prestes para a guerra, provam-no as acções vitoriosas de D. Fuas após o assalto dos árabes a S. Martinho do Porto, e a de Cogominho quando do ataque a Lisboa de 1295, por D. Sancho de Ledesma, para além da Carta de Foros e Privilégios dos Alcaides do Mar de 1282, passada por D. Dinis 25 anos antes de Pessanha, como se tratará adiante.

Sobre o sistema de ,atalaias e vigias estabelecido ao longo da costa, próximas de povoações, veja-se a *Descrição do Reino do Algarve* ¹⁰⁸ , nomeadamente a p. 112

“...porq no tempo q no Reino se não vegia, os cossarios, andão fazendo a sua e com diversas embarquassois de jverno e verão q façilm.te podem na sobredita praja desembarquar / E voltar a embarquar...”

Seria também aconselhável que se tivesse em linha de conta que as “razzias” dos piratas árabes ao longo da nossa costa e o assalto ao tráfego costeiro, fosse qual fosse o poder da nossa Marinha, se mantiveram até ao séc. XIX, como se prova com a *Collecção de Notícias acerca do Resgate dos Portuguezes Captivos em Argel*. ¹⁰⁹

Este opúsculo regista as muitas centenas de Donativos de entidades oficiais, eclesiásticas e de particulares nacionais e estrangeiros, para pagar os resgaste dos “captivos em Argel, no ano de 1811”, e que eram quase todos marítimos: marinheiros e pescadores de V. Real de Sto. António, Olhão, Tavira, Lagos, Setúbal, Ericeira e Alfama, mestres e tripulantes de saveiros, hiates, navios e embarcações, e até de vasos de guerra, como a fragata “Cisne”, e os Brigues “Lebre” e “Intrépido”. Pode-se fazer uma ideia do número de cativos pelo valor dos donativos que, efectuados entre 1808 e 1811, alcançaram as significativas verbas de 142.573.681 réis em moeda e 72.326.600 réis em papel moeda.

Como é óbvio, não podemos inventar (nem nos atrevemos a estimar) o número de navios utilizados numa acção naval, se esse número não estiver explícito nas fontes. Também não sabemos quantas vezes o mesmo navio é utilizado em acções diferentes. Por isso mesmo, e apenas com o intuito de conseguirmos uma ordem de grandeza, contaremos apenas o número total de navios utilizados ao longo de um reinado, de acordo com

¹⁰⁷ Barata, Os Navios e as Frotas, p. 19-20.

¹⁰⁸ Alexandre Massai, *Descrição do Reino do Algarve*.

¹⁰⁹ *Collecção de Notícias acerca do Resgate dos Portuguezes Captivos em Argel*.

os números explicitados nas fontes, e indicaremos o número de acções navais das quais não se sabe a quantidade de navios utilizados. No longo prazo, os erros em que com este método poderão vir a ter lugar, acabam por ser quase totalmente corrigidos, porque se em um dado reinado foram utilizados X navios, se perderam Y, mas no reinado seguinte já foi utilizado o número superior Z, de algum lado teve que vir a diferença.

Durante o reinado de D. Afonso Henriques, os navios utilizados pela coroa em várias acções navais, mostram-se no quadro que segue:

Número total de navios utilizados pela coroa neste reinado	62 navios
Acções navais com número de navios não especificado	4

CAPÍTULO QUINTO

Nos reinados seguintes. a Marinha Portuguesa nunca foi descurada

Parece-nos que será importante averiguarmos qual a sucessiva situação da Marinha Portuguesa nos reinados seguintes:

D. Sancho I

Em 1188/89 e no reinado de D. Sancho I, uma armada régia de quarenta galés e galeotas e vários navios de transporte tomou parte na conquista de Silves, efectuada com o auxílio de uma esquadra de navios de Cruzados alemães e dinamarqueses. O Sr. Godin, numa memória apresentada no Congresso Internacional dos Orientalistas ¹¹⁰ especifica mesmo

“...forte de trente sept galères ou navires de hauts bords, indépendamment d’un grand nombre de saïques (sétias).” ¹¹¹

Portanto, e conforme confirmam os seus cronistas, D. Sancho I já utilizava, para transporte, outros navios que não gáleas, galeotas e fustas.

Por outro lado, Quirino da Fonseca, para provar que

“...a organização da marinha do Estado, já seria então um facto ...”

menciona a provisão do foral de Lisboa que concedia aos peões desta cidade que não fossem obrigados a servir nos navigium meum, assim como cita dois documentos, um de 1202 e outro de 1210, com que pretende demonstrar que existia um cargo de pré-almirante, um pretor navigij, que naquela data era exercido por Fernando Martins. ¹¹²

¹¹⁰ O.L. Godin, Princes et Princesses de la Famille Royale de Portugal ayant par leurs alliances régné sur la Flandre, p. 7.

¹¹¹ O vocábulo Saïque parece não existir no léxico português: Carbonell Pico não o regista até 1460 nem é mencionado no Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual. Diz-nos a Encyclopédie de Voiliers, já citada, que é um navio de carga árabe, do Mediterrâneo, armando duas velas bastardas.

¹¹² Fonseca, op. cit., pp. 33-34.

Mas se a Marinha Real, ou Nacional, já estava minimamente organizada e se ia desenvolvendo, não há dúvida que a Marinha particular, mercante e de pesca, não lhe ficavam atrás.

Assim, se em 1194 surge a notícia do aufrágio de um navio português nas costas da Flandres, cuja carga era composta por vinho, açúcar e madeira ¹¹³, também existe um documento borgonhês de cerca de 1200 que testemunha um intenso comércio com esta região do norte da Europa, e onde vêm discriminadas as exportações de Portugal para a Flandres: peles, mel, cera, coirame, unguentos, cereais, azeite, figos e passas.

Segundo Campos ¹¹⁴,

“...Le tarif de Bapaume, de 1202, démontre l’existence d’un inter-échange luso-flamand, déjà actif cette anée-là...”

Total de Navios utilizados neste reinado	➤ 40
Não encontramos registos de qualquer outra acção naval	

D. Afonso II e D. Sancho II

No tempo de D. Sancho I, a Marinha Mercante Portuguesa já tinha atingido um tal desenvolvimento que o Rei de Inglaterra passou mais de cem licenças, só em 1226, a comerciantes portugueses para lá negociarem as suas Mercadorias. ¹¹⁵

Não obstante várias empresas de conquista levadas a cabo por D. Afonso II e D. Sancho II, nomeadamente às praças de Alcácer do Sal (que Herculano estima ter sido apoiada por uma armada de trinta e dois navios portugueses), ¹¹⁶ e Aiamonte, não deixaram os cronistas do ponto de vista naval, senão alusões a “forças de mar” e a notícia de que já em tempo de D. Sancho II existiriam as Taracenas de Lisboa, junto à Ribeira Velha. ¹¹⁷ Estas Taracenas, estabelecidas ao que parece na zona das mais antigas tradições navais de Lisboa, estariam situadas na parte Oriental da cidade. Deste tempo, ainda hoje subsistem algumas memórias toponímicas, como é o caso da Rua do Remolares (artífices que faziam os remos), próximo de Sta. Apolónia.

Confirmando a nossa opinião acerca das gáleas (ver Capítulo IV), Quirino da Fonseca cita um documento da Chancelaria de D. Dinis, do qual se depreende existirem no reinado de Sancho II

¹¹³ Émile Vanden Bussche, Flandre et Portugal, pp. 47-48.

¹¹⁴ Campos, Mário de, Le Portugal et la Flandre, p. 3.

¹¹⁵ Lúcio de Azevedo, Épocas de Portugal Económico, p. 29.

¹¹⁶ Citado por Paula Maria de Carvalho Pinto Costa e Júlia Isabel Coelho Campos Alves de Castro, In O Descalabro do Poder Naval Português, História da Marinha Portuguesa, Homens, Doutrinas e Organização.

¹¹⁷ Quintella, op. cit. p. 17 afirma que a Taracena de Lisboa vem do tempo de D. Sancho II, revertendo para a Monarquia Lusitana a fonte da informação. Acrescenta que João de Miona construiu ai uma nau em 1260. A verdade é que os nossos primeiros Reis sempre mandaram construir navios, regularmente, razão porque teriam que existir taracenas, as quais, pela logística que só por si exigem, obrigam a uma organização cuidada.

“... certas embarcações de guerra de alto bordo, talvez galés, e que então se construíram em Lisboa, uns aparelhos denominados dobadoyras, isto é, cabrestantes, para o efeito de as encalhar ...”¹¹⁸.

Por outro lado, Cruz refere,¹¹⁹ na obra mencionada, que nas *Memórias do Procurador Real Francisco Dias* (1ª metade do sé. XVI), a nota que segue:

“...Sabe-se também da existência de Taracenas, por esse tempo, na margem esquerda. Nas suas curiosas Memórias, o procurador da Fazenda Real Francisco Dias - que começou a exercer o seu cargo em 1548 - deixou notícia delas, referindo-se-lhes nestes termos: «Da banda de Vila Nova estão umas oito casas armadas sobre arcos, muito compridas; afirma-se que se fizeram para ali se meterem galés em tempo do Inverno e bem parece ser para esse efeito; e por que isto é muito antigo, serve uma parte delas, para se matarem e fazerem as carnes, de el-rei para suas armadas».

Noutro passo volta Francisco Dias¹²⁰ a referir-se às Taracenas da margem esquerda, porém desta vez para dizer dum outro destino que lhes fora dado. E então confessa:

“...Desde longos tempos e antigos anos se deram os tormentos aos culpados em as taracenas de Vila Nova; em Março de 83 se começaram a dar em a torre da porta de Cima de Vila...”.

Em 1222, Afonso II, celebra contrato com a família dos Cogominho, a quem fica a pertencer o título de Conde do Mar.¹²¹

Que não é provável que a frota de quarenta galés e galeotas e vários outros navios de D. Sancho I tivessem desaparecido, retira-se da *Bula Cum Carissimus in Christo, do Papa Gregório IX*, de 1241, dirigida aos cristãos do reino de Portugal e exortando-os a acompanhar o seu rei, ou a quem ele mandar, a combater *por terra e por mar, os inimigos da Cruz*.¹²²

Por outro lado, é de D. Afonso II a lei que proíbe a arrecadação, por particulares, dos salvados de naufrágios, assim como é de D. Sancho II a obrigação dos judeus do reino contribuirem com uma âncora e uma amarra (calavre, calebre) sempre que el-rei fazia frota, por cada galé e navio.¹²³

Nestes reinados, continuava em desenvolvimento o comércio com a Flandres, dado que em 1212 já se registam comerciantes portugueses em Bruges.

Total de navios utilizados nestes reinados	32
Grande actividade da marinha mercante	

¹¹⁸ Fonseca, op. cit., pp. 35-36.

¹¹⁹ Francisco Dias, *Memórias quinhentistas dum Procurador d'El-rei no Porto*, pág. 127.

¹²⁰ Idem, op. cit., p. 130.

¹²¹ Marechal Gomes da Costa, *Descobrimientos e Conquistas*, Parte I, p. 21, citando *História Genealógica, Provas I*, p. 95.

¹²² *Monumenta Henricina*, Vol. I, Doc. 50, p. 77.

¹²³ Pico, op. cit., p. 261.

D. Afonso III

D. Afonso III já tinha, em 1249 (um ano depois de subir ao trono, para além da frota normal de “galés” de guerra, uma frota de *navios grossos*,

*“... bem fortalecidos de couros enervados e outras invenções de guerra ...”*¹²⁴

com que mandou fechar a entrada do rio durante o cerco e conquista de Faro, dos quais alguns se atravessaram para impedir o socor(o das galés árabes. Esta estratégia de defesa foi mal interpretada por Picard, que diz que os navios se afundaram .)O que é facto, é que o socorro árabe foi impedido.

Quintella, nos seus *Annaes*, diz a p.16 que em 1266, no reinado de D. Afonso III, teria o Infante D. Diniz seguido para Castela, com grandes forças de mar e terra, para auxiliar o seu avô, Afonso X, o Sábio. É um erro que o grande arqueólogo naval já apanhou de trás, dado que a única ajuda que aquele Rei castelhano recebeu de Portugal foram “trezentos de cavalo”, mas nenhuma armada, enviados por D. Afonso III nos derradeiros anos de sua vida.¹²⁵

Ora vejamos como se arranjam estas “lendas”: D. Afonso III faleceu em 1279 e D. Dinís tinha, à data, 18 anos, o que faz com que em 1266 tivesse apenas 5 anos. De facto, nasceu em 1261¹²⁶. Acresce que mesmo depois de morto D. Afonso IV

*“...pedio el-rei de Castela socorro a seu neto, el Rei Dom Dinis no-principio do seu reinado, que lhe não deu, por favorecer o seu tio D. Sancho .”*¹²⁷

A atitude de D. Dinis deixou grande mágua a Afonso X, que não deixou de a exarar em testamento.

Este manifesto erro é de novo veículado na recente História da Marinha Portuguesa.¹²⁸

De acordo com Júlio Gonçalves

*“... Já em 1253 o nosso Bolonhês Afonso III decretara, pela sua Lei de 24 de Dezembro, que as <escarlatas flamengas só se possam haver por mar>. A tanto o conduzia o notável progresso da sua marinha ...”*¹²⁹

Continuava em desenvolvimento o comércio com a Flandres; em 1267,”

*“...Le lendemain de l'exaltation de la Sainte-Croix; la comtesse de Flandre, Margueritte, régle le différend qu'il y avait entre elle et les marchands de Castille, d'Espagne, de Portugal, d'Aragon, qui venaient vendre et acheter à la foire de Lille...”*¹³⁰

e em 1280 já formavam um grupo de tal maneira forte que se envolveram em

¹²⁴ A prática de reforçar as obras mortas dos navios, forrando-as com fortes e largas faixas de grosso couro, também se praticava em Espanha, segundo El Buque en la Marina Española. .

¹²⁵ Frei António Brandão, Crónicas de D. Afonso II e D. Afonso II, p. 150

¹²⁶ António Simões Rodrigues, Coord. História de Portugal em Datas, Círculo de Leitores, Lisboa, 1994.

¹²⁷ Duarte Nunes de Leão, *Chronica del Rei Dom Afonso o Terceiro*, IN Crónicas dos Reis de Portugal, pp. 187-188.

¹²⁸ Maria da Luz de Oliveira Barbosa Ferreira de Barros, op. cit., Cap. I, p. 46.

¹²⁹ Júlio Gonçalves, *De Portugal e da armoriada Bruges*, Separata do Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.

¹³⁰ Godin, op. cit., p. 21.

queixas oficiais contra os abusos da Casa do Peso da cidade - lutavam, em conjunto com os seus colegas alemães, espanhóis e franceses, por melhores condições de residência.¹³¹

Por esta altura o seu número devia já ser apreciável, visto que uma das ruas de Bruges foi apelidada de Portugezen Straat.¹³²

Como veremos adiante, este núcleo de mercadores e armadores portugueses continuou em constante desenvolvimento, ao ponto de formarem uma colónia com um bairro português e capela própria, bem antes da nomeação do primeiro Factor Real, em 1417.

D. Afonso III autorizou os moradores do Castelo de Albufeira a armarem navios em guerra contra os musulmanos, reservando para si, como era costume, o quinto das presas.¹³³

Total de navios utilizados neste reinado: Grande quantidade de galés e navios grossos, em número não especificado.
Incremento da Marinha mercante e de pesca.

D. Dinis

De facto, e confirmando o que atrás dissemos, em 1292 o comércio com a Flandres tinha alcançado um tal desenvolvimento, que os comerciantes portugueses formam, em Bruges, uma cooperação de índole para-política, cujos estatutos o Rei D. Diniz vem a sancionar pelo Alvará de 10 de Maio de 1293.

Ao abrigo destes estatutos, todos os comerciantes e exportadores portugueses estantes em Bruges, pagavam uma taxa sobre as exportações para a sua “*arca communis*”, da qual 100 marcos em prata ficavam depositados na Flandres, para pagamento da despesas feitas em relação aos seus processos e negociações, e os outros 100 marcos em Lisboa.¹³⁴

É ainda Quirino da Fonseca, citando Jal, que nos dá conta dos quatro navios portugueses, três “*nefs*” e um “*haloc*”, com nomes dos navios e respectivos mestres, que teriam sido integrados na esquadra que o Rei de França aprestou contra Eduardo I de Inglaterra, em 1295, acrescentando que talvez tivessem sido contratados para esta empreza bélica por estarem acidentalmente em portos da Flandres.¹³⁵

Duarte Nunes de Leão descreve, em 1295, uma das poucas acções militares navais que ficaram registadas no tempo de D. Dinis, que já reinava há 6 anos.¹³⁶

D. Sancho de Ledesma juntou em Sevilha

“...hua grossa armada de galees e navios outros, e a mandou contra Portugal com muita gente, e entrou no porto de Lisboa, e tomou algumas naos de Portugal, que stavão carregadas de mercadorias. Mas o Almirante de Portugal (ao tempo um da família Cogominho), que

¹³¹ André Vandewalle, *Bruges and the Iberian Peninsula*, pp. 161-162.

¹³² Robert van Answaarden, *Les Portugais devant le Grand Conseil des Pays-Bas*, p. 34.

¹³³ José de Vasconcellos e Menezes, *Medidas Sanitárias ao tempo de D. Afonso V e de D. João II*, p. 7.

¹³⁴ Ms. Torre do Tombo, Livro de Extras, foI. 237.

¹³⁵ Fonseca, op. cit. pp. 44 a 47.

¹³⁶ O mais conhecido dos Almirantes desta família teria sido Nuno Fernandes Cogominho, nomeado por D. Dinis em 1307. Ver História de Portugal em Datas, p. 44.

*já era denominado Almirante Mayor delRei que hi se achou, armou aa pressa certas galees para cobrar a presa que Castelhanos tomarão, & e vingar o dano que era feito (...). E emfim o Almirante de Portugal ficou com a victoria. Porque tomou aos Castelhanos as galees & naos que trazião, e a presa que levavam das naos de Portugal, & tudo trouxe a Lisboa ...”*¹³⁷

Para que fique registado e sublinhado para os incrédulos da existência de uma marinha de guerra, Real e Nacional, estes acontecimentos registaram-se uma dúzia de anos antes de ter chegado a Portugal o famoso Almirante “multifunções”, de que falaremos adiante.

Existem várias referências a uma grande actividade de guerra marítima, quer contra castelhanos, quer contra árabes, durante o reinado de D. Dinis, mas infelizmente nenhuma dá uma ideia do número de navios envolvidos.

Não nos podemos esquecer que desde a conquista de Sevilha pelos castelhanos, em 1248, uma boa parte das depredações dos muçulmanos tinha acabado, visto que agora o seu porto de partida, Ceuta, já era muito mais longe; a partir de D. Dinis, a guerra naval com os mouros já se travava longe das nossas costas, e era protagonizada pela “armada do Estreito” e pelos muitos corsários que os Reis de Portugal contratavam e protegiam.

Alguns historiadores, **para provar que “não existia marinha antes de D. Dinis”, mencionam os constantes atropelos** que quer frotas espanholas, principalmente de Sevilha, quer corsários de Marrocos, infligiam à nossa cabotagem e populações ribeirinhas. Já tentámos demonstrar que não foi assim.

Parece-nos pois útil relembrar aqui, que a frota de guarda-costas era aprestada no início de cada ano, pois normalmente as “galés” só andavam no mar de Março a Outubro, e que todos os navios de guerra que fosse possível aprestar para outras frotas ou armadas, incluindo “galés”, permaneciam ancorados, acostados ou enclachados e só eram normalmente aprestados quando tal fosse ordenado pelo rei, por força de necessidade.¹³⁸

No Mediterrâneo, onde os navios de guerra utilizados eram verdadeiras “galés” ou navios semelhantes, os códigos marítimos fixavam o período de navegação entre Março e Novembro, com algumas variações, como por exemplo no Levante, em que este período era só de 5 de Maio a 26 de Outubro.¹³⁹

Serve ainda de prova ao que acabamos de dizer a Carta de foros e privilégios do alcaide do mar e marinheiros de Lisboa, que estende aos de Tavira, dada por D. Dinis em 1282, em que estipula o poder dos alcaides em relação à sua tripulação, esclarecendo “...cousas da frota e dos Navios quando se armam ...”¹⁴⁰ ou seja, quando era necessário fazer o seu apresto.

É muito provável que neste tempo tivesse havido algumas acções bélicas a este respeito, já que D. Dinis mantinha uma esquadra de guarda-costas, com 3 galés e 5 navios

¹³⁷ Crónica del Rei D. Dinis, p. 200.

¹³⁸ Fernando de Oliveira, A Arte da Guerra do Mar.

¹³⁹ Fernand Braudel, *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico*, p. 275.

¹⁴⁰ Marques, Descob Port... op. cit. p. 17.

grandes ¹⁴¹, que muito provavelmente se dividiriam em duas, as galés no Estreito e os navios (naus), no norte do país, como sempre se manteve mais tarde. ¹⁴²

Mas como não existem registos concretos, absteemo-nos de as mencionar.

Aliás, para demonstrar o interesse e o impulso que D. Dinis inegavelmente deu à marinha de guerra como mercante, tal como já o haviam feito os Reis seus antepassados, não seriam necessário utilizar-se os notórios exageros de que usam e abusam alguns dos nossos historiadores, creditando D. Dinis com o muito que já vinha de trás e muito daquilo que veio a acontecer, sem qualquer intervenção registada do dito Almirante, para a frente.

Tomemos como exemplo o Pinhal de Leiria: ¹⁴³ o pinheiro bravo demora mais de 30 anos para atingir o diâmetro

necessário para servir para corte do tabuado de navios; se aproveitado para mastros, antenas e vergas, levaria pelo menos, de 15 a 20 anos até atingir o crescimento adequado em altura e robustez.

Mas entre a madeira do pinheiro bravo e a do mansa,

“...He milhor a madeyra do pinho manso, do que daa pinhões quero dizer, porque o bravo he seco, e a sua madeira não he tã solida nem inteyra, mas escadeasse: e como he seca e se moe ê poo, ou a penetra a agoa e apodrece. Serve todavia o pinho bravo para obras mortas, e para mastos ..Tambem he bo pera antenas ...” Por outro lado, “...No liame põe os nossos carpenteyros o sovaro, o qual he forte, e serve bem nessa parte (...) Em lugar do sovaro se põe as vezes azinho ... e o carvalho ..”¹⁴⁴.

A plantação do Pinhal de Leiria, embora que muito útil para sustentar a invasão das areias e para atolar paúis, posteriormente transformando a área adjacente numa das mais florescentes zonas de cultivo do país, (e da atenção de D. Dinis ao povoamento e à agricultura é que lhe ficou na História o cognome de “*O Lavrador*”), e que ainda rendeu bom proveito na recolha da sua resina, só poderia vir a ter utilidade, para algum aproveitamento na construção naval, de duas a quatro décadas mais tarde.

Corroborar esta asserção a carta de privilégio de D. Fernando aos armadores de Lisboa, permitindo-lhes talhar a “madeira de quaesquer das nossas matas”, muitas delas no Ribatejo e no Alentejo, e não apenas, ou principalmente, do Pinhal de Leiria, que nem vem mencionado em particular.

¹⁴¹ Manuel Severim de Faria, Discurso II, citado por Quirino da Fonseca, op. cit. p. 41.

¹⁴² Mais tarde, e mesmo antes do contrato com o Imperador Carlos V, já Portugal mantinha três esquadras guarda-costas, uma de “galés” e caravelas no Estreito, uma de naus, no norte do País e outra de naus, nas águas dos Açores.

¹⁴³ A lenda de que D. Dinis teria plantado o pinhal de Leiria para assim obter madeira para a construção naval, tem-se multiplicado a passos agigantados desde a altura em que alguém a inventou. Como disse um célebre historiador francês, em Portugal ou se faz história em cima das fontes ou completamente ao seu arrepio. Como se sabe, o pinhal de Leiria é composto quase na sua totalidade por pinheiro bravo. O pinheiro manso dá-se mais para sul, sendo próprio do interior para sul do Tejo, existindo ainda hoje, principalmente, numa larga região à roda de Alcácer do Sal. Se é óbvio que o país sofreu muito com a perda de enormes extensões de floresta nativa provocada pela construção naval, no Ribatejo, Alentejo, Minho e Trá-os-Montes, o que é verdade é que nunca ninguém se preocupou muito com a sua reflorestação, com as mesmas espécies, pelo que carvalhos, sobreiros, castanheiros e pinheiros mansos estão hoje restritos a pequenas “reservas”.

¹⁴⁴ Ver Padre Fernando de Oliveira, op. cit. pp. 33-40.

Aliás, se esse tivesse sido o intuito e tivesse acontecido a sua exploração intensiva, o pinhal estaria hoje tão desmatado de árvores nativas quanto outras zonas do país o estão, pelo corte constante das suas árvores para uso das várias carreiras de construção naval até praticamente ao séc. XIX, tal como sucedeu no Norte de Espanha.

Total de navios utilizados neste reinado:	> 8
Grande quantidade de galés e naus, mais a armada capturada aos castelhanos, mas em número não especificado.	

Nota:

Se a capacidade naval de um Rei ou reinado se medisse exclusivamente pelo número de navios utilizados e de que há registo, neste reinado teria acontecido exactamente o contrário daquilo que se afirma que D. Dinis teria feito pela Marinha - muito pouco.

Por isso, julgamos necessário estudar com alguma atenção uma das razões pelas quais se credita D. Dinís com o título de criador da Marinha Portuguesa - o celebrado Almirante Pessanha, título do próximo Capítulo.

CAPÍTULO SEXTO

De Pessanha, o famoso almirante multi-funções

Sobre este preclaro e muito apreciado Almirante, cuja memória os nossos historiadores não se cansam de colocar nos píncaros da lua, teremos que propor algumas questões:

Primeira questão - Quanto à história, totalmente inventada, como veremos, de Manuel Pessanha ter trazido ,conhecimentos de construção naval ou de navegação que não fossem, à data, já do conhecimento dos portugueses, não podemos precisar, com exactidão, quando começou esta “patriótica” lenda àcerca de Manuel Pessanha.

No entanto, estamos seguros de que um dos grandes responsáveis pelo abuso, sempre crescente, da atribuição a Pessanha de factos e êxitos a que ele foi totalmente alheio, foi a obra de um seu descendente, José Benedito de Almeida Pessanha ¹⁴⁵ publicada em 1923. Querendo dar indevidos créditos à família, também este sr. Pessanha extrapolou, acrescentou, adulterou citação em notas-de-roda-pé-e retirou conclusões não fundamentadas, que redundaram na tácita aceitação do seu trabalho, como é costume, sem qualquer pontinha de crítica.

Vejam alguns exemplos: Todos os documentos que menciona na sua obra, e alguns transcreve, não trazem nada de novo ao problema e são por demais conhecidos - constituem apenas o acervo de doações, regalias e benesses que os sucessivos Reis foram

¹⁴⁵ José Benedito de Almeida Pessanha, Os Almirantes Pessanhas e a sua descendência.

concedendo ao Almirante e seus descendentes, por obras que certamente protagonizaram e que mereceriam galardão.

E isto, os feitos e serviços (mas também os desaires e actos de cobardia) que os Pessanhas teriam protagonizado, ninguém põe em dúvida, muito menos nós que julgamos conhece-los.

Mas, por exemplo, o que se diz a p. 34 da obra do tal descendente Pessanha, não é admissível em História:

“...Ainda em reforço do exposto, devemos apresentar que já no ano de 1341 partiam de Lisboa, sob os auspícios do próprio Rei (aqui mete a nota 3) três galés, duas maiores e outra menor, tripuladas por italianos, espanhóis e portugueses, o genovês Niccoloso da Recco por piloto, e visitavam as Canárias ...”

A nota 3 pretende transferir a responsabilidade desta afirmação para Richard Major e diz assim: .:

“...(3) Richard Major, The Life of Prince Henry of Portugal - A vida do Infante, tradução, pág. 197 e seguintes;...”

Ora esta citação, feita em 1923, só se pode referir à edição de 1868 da citada obra, que só voltou a ser reimpressa em 1967, uma centúria depois. Como possuímos esta edição, igual à anterior, fomos certificar-nos da veracidade da citação, mas como é usual, nada do que está escrito por Major confirma aquilo que Pessanha afirma. A p. 197 como citado, já Major está a falar de João Fernandes, que ficou entre os Azenegues. No entanto, na mesma obra, mas a p. 151, encontrámos a referência que o autor Pessanha citou, e que é assim, em inglês:

“...Further, the document in the handwriting of Boccacio, discovered in 1827 by Sebastiano Ciampi, informs us that in the year of 1341 two portuguese Vessels, commanded by Genoese Captains, but manned with Italians, Spaniards of Castile and other Spaniards, comprising doubtless Portuguese, for the word “Hispani” included both nations, made a re-discovery of the Canaries ... “(negrito nosso)

O que traduzido, resulta no seguinte (tradução nossa):

“... Ainda mais, o documento pela letra de Boccacio, descoberto em 1827 por Sebastiano Ciampi, informa-nos que no ano de 1341 dois navios portugueses, comandados por capitães genoveses, mas tripulados por Italianos, Espanhóis de Castela e outros Espanhóis, compreendendo sem dúvida Portugueses, dado que a palavra “Hispani” incluía ambas as nações, fizeram um re-descobrimto das Canárias ...”

Como vemos, não eram três galés, duas grandes e uma pequena, como Pessanha traduz, mas apenas dois navios e certamente naus: em latim, galés são galiae, e não são galiae que estão mencionadas no documento em questão.

Mas como o Almirante Pessanha era quando foi contratado, tão só o Almirante das Galés, dava geito que os navios fossem galés, e... o descendente Pessanha agiu da forma mais conveniente.

Mas o problema não se resume apenas a esta citação: anteriormente, a p. 33, o autor Pessanha, de cuja obra estamos a falar, diz como segue:

“...Compreende-se, sem dúvida, qual a benéfica influência, de exemplo e ensinamento, que Manuel Pessanha, com os seus vinte genoveses sabedores de mar, viria a operar na incipiente marinha portuguesa (aqui mete a Nota 1)...”

A Nota 1 refere-se aos seguintes autores que vai invocar como testemunhos para poder estar “apoiado” naquilo que disse:

a) Fr. Francisco Brandão, na Monarquia Lusitana:

“...He para notar que valendo-se Portugal na ocasião presente de micer Manuel Pessanha Genovez para apurar o exercício naval, cresceu tanto em nós a perícia desta arte ...”

Como já mostrámos atrás, Manuel Pessanha só era perito em Dromons, a que cá se chamavam “galés”, que eram os navios que ele conhecia do Mediterrâneo; mas o grande desenvolvimento que se estava a operar na marinha portuguesa não se centrava nos dromons, muito antigos navios mistos de vela e remo, com numerosas e dispendiosas tripulações, reduzido raio de acção e um pequeno período anual de eficácia no Atlântico, mas antes na introdução cada vez mais numerosa nas armadas, de naus, já preparadas para a guerra. E tanto assim é que logo D. Afonso IV instituiu um Capitão-Mór do Mar, com poderes em relação às naus semelhantes ao Almirante, situação mais tarde ratificada por D. Fernando mas, teoricamente debaixo do comando hierárquico do Almirante, em virtude dos termos do seu Contrato.

Ainda dentro do período de acção dos descendentes de Pessanha, surgiria a introdução das Caravelas nas armadas de Guarda-costa, e na guerra naval, que obrariam o segundo arranque no desenvolvimento da nossa marinha. Insistimos que na citação, não se afirma que Pessanha teria trazido com ele conhecimentos técnico-científicos desconhecidos em Portugal, mas tão só “apurou em nós o exercício naval”, o que até aceitamos em relação aos dromons, em relação a cujo aparelho e manobra Pessanha deveria estar bem informado.

b) Bernardino Pinheiro, na História de Portugal;-

“...E é indubitável que, sob o poderoso influxo do príncipe ilustrado que os chamaram de Itália, os Peçanhas deram à nossa marinha tal instrução e desenvolvimento que concorreram muito para a tornar depois, durante quase dois séculos, a primeira do mundo e a mais útil e a mais gloriosa”.

Mais uma vez, aqui não se descortina mais nada para além de Pessanha «ter dado à nossa marinha tal instrução e desenvolvimento». Não se refere Marinha incipiente, nem na criação de um estado-maior naval composto por Pessanha e os seus vinte homens sabedores do mar, pelo contrário, diz-se que os Italianos funcionavam «sob o influxo do príncipe Ilustrado», que era D. Dinis. Vejam-se, nas Ordenações Afonsinas, que incluem como lei uma versão ligeiramente diferente do Contrato publicado, as exigências contratuais postas por D. Dinis a Manuel Pessanha.

c) H. Lopes de Mendonça, nos seus Estudos sobre Navios Portugueses, p. 32:

“... Concorreu decerto para a voga e talvez para o aperfeiçoamento desta espécie de navios entre nós a educação náutica que desde o tempo de D. Dinis recebemos dos genoveses”.

Ora esta citação está viciada, porque não se diz que Lopes de Mendonça na página anterior, a 31, abriu um título de Navios de Remos, e que a frase citada dentro deste título, se refere apenas a navios de remo e mistos, como já dissemos acima.

Que também era natural que Pessanha tivesse contribuído para a modernização dos navios ou do seu aparelho, como sugere o douto Lopes de Mendonça, também se aceita, mas o que se nota, mais uma vez, é que se utilizam artifícios para se atribuir a Pessanha aquilo que ele não fez, nem se gabou de ter feito. Provavelmente, o autor Pessanha não conhecia o significado da palavra voga que Lopes de Mendonça utilizou, que apenas se aplica a este tipo de navios mistos, e que quer dizer a forma como se faz a remada e/ou a maneira como os remadores e as suas bancadas, estão dispostos no navio.

d) Joaquim Besaúde, *Histoire de la Science Nautique Portugaise*:

“...Manuel Pessanha fut un des premiers organisateurs de la marine portugaise ...”

e esta é uma frase inquestionável que não teríamos qualquer pejo em subscrever. Mas um dos primeiros não quer dizer o primeiro, nem sequer quer dizer o único, no tempo, como posteriormente e em crescendo, se tem vindo a afirmar.

Nenhum destes autores citados pelo autor Pessanha, por aquilo que escreveu, lhe confere legitimidade para afirmar

“... qual a benéfica influência, de exemplo e ensinamento, que Manuel Pessanha, com os seus vinte genoveses sabedores de mar viria a operar na incipiente marinha portuguesa ...”

No tempo de Pessanha, a Marinha Real Portuguesa tinha já próximo de duzentos anos de existência, e para além das “Galés” (Dromons), que Pessanha muito provavelmente conhecia, era constituída por naus, fustas, barcas, galeotas, possivelmente até barineís e caravelas, e que há outro tanto tempo navegava para o Norte da Europa, no comércio e na pesca no Atlântico e no Mar do Norte, onde o atraso dos italianos em relação aos portugueses era superior a um século.

Para enaltecer o nome de família, apouca-se a marinha portuguesa.

E tem sido baseada nestas incorreções, extrapolações e distorções repetidas e aumentadas (porque por cá, quem conta um conto, acrescenta-lhe um ponto, como muito bem se sabe), que se tem vindo a reforçar a lenda dos Pessanhas.

Segunda questão - Quanto à importância das frotas ou armadas que o almirante utilizaria, a sua única exigência foi a de não sair para o mar “com menos de três galés...”, obviamente por razões de prestígio e segurança própria porque, quanto ao número de navios, D. Afonso Henriques já armara, pelo menos, 21 galés, e D. Sancho I, 40 galés e galeotas, além de outros navios. Nem aumentou o número de galés e navios utilizados pelo almirante, antes pelo contrário, nem, por outro lado, os navios redondos utilizados desde D. Sancho II eram da tradição mediterrânica nesta altura e, portanto do conhecimento e prática de Pessanha.

a) Desde o contrato celebrado entre D. Dinis e Manuel Peçanha, até à última das concessões ou doações feitas a ele ou aos seus descendentes, ou mesmo nas Ordenações

Afonsinas, que apresentam variações em relação ao contrato publicado, nenhuma cláusula ou frase refere, implícita ou explicitamente, a obrigação ou oferta voluntária, de ensino ou comunicação de tecnologias de construção naval ou de navegação, do conhecimento ou prática do dito Manuel Pessanha que não fossem conhecidas ou utilizadas em Portugal.

Tudo o que se tem dito em contrário do que aqui e agora fica escrito, **é falso e é pura invenção, ou terá que ser definitivamente provado.**

Porque num documento de tal modo cuidado e profunda abrangência, não faria sentido não virem mencionadas obrigações que, se tivessem existido e correspondessem a conhecimentos reais do sr. Pessanha, tanta importância teriam para o nosso desenvolvimento naval e náutico.

Os apologistas e propagadores desta “lenda”, além de estarem a prestar um muito mau serviço à nossa História, desacreditando-a e desacreditando-nos, ainda não se aperceberam que ela implica, só por si, a negação da eficácia da Marinha Real Portuguesa na Reconquista, em lutas que duraram de 1140 a 1249 (cinquenta e oito anos antes de Pessanha) e que os portugueses venceram; implica, enfim, negar o mérito das muitas vitórias que os portugueses, no mar, alcançaram sobre os árabes, e também sobre Castela, por princípio um Estado mais poderoso que Portugal.

Terceira questão - Quanto aos “...vijnte homeens de Genua sabedores de mar táaes que seiam cõvenhavijs pera alcaides de Galéés e pera Arrayzes...”¹⁴⁶ categorias que corresponderiam à de capitão¹⁴⁷ e patrão¹⁴⁸, nomeados pelo Almirante para cada galé, concerteza que ninguém esperaria deles conhecimentos de construção naval ou navegação para além dos que seriam estritamente necessários ao seu mister.

Como sabemos, o “patrão”, na marinha italiana, era um cargo menor que nem dava estatuto nem grande salário ou regalias. Mas por outro lado, este cargo já existiam há muito em Portugal, com regalias e isenções garantidas por alvará real, eram bem retribuídos, e o próprio D. Dinis, em 6 de Janeiro de 1298, dezanove anos antes de nomear Pessanha, já tinha mandado fazer o diploma sobre o “...fforo dos Alcaijdes e arrayzes e pitintaes das galees...”. É também neste documento que D. Dinis se refere “ao meu almirante”, certamente da família dos Cogominho.¹⁴⁹

O que é que os “alcaides e arrayzes” de Génova, em deslocação de serviço no estrangeiro, vieram ensinar aos alcaides e arraizes portugueses que por cá andavam, bem pagos e com bons privilégios, e que tão bem tinham dado conta do recado, afirma-se gratuitamente, mas nunca ninguém se incomodou a explicitar e, portanto, falta provar, pelo que, até lá, tem que também ser considerado como falso.

¹⁴⁶ Tal como escrito, quer no Contrato publicado, quer nas Ordenações.

¹⁴⁷ Ver Pico, op. cit.

¹⁴⁸ Idem.

¹⁴⁹ Ver Marques, op. cit., Descob. Portugueses.

Quarta questão - Quanto às modernas técnicas que o Almirante conhecia e com as quais “...conseguiu organizar e ampliar a marinha portuguesa, sobretudo a de guerra...”¹⁵⁰ só falta explicar (e provar) que técnicas seriam essas, visto que está demonstrado que a marinha portuguesa estava organizada antes de D. Dinis, que nada nos diz que tenha sido ampliada em número, ou melhorada em género, em relação aos monarcas anteriores. Antes pelo contrário, fica provado que conforme foi crescendo o número de naus nas armadas, até aqui quase que exclusivamente compostas por “galés” (Dromons), se sentiu a necessidade de nomear um Capitão-mór do Mar, com jurisdição só sobre as naus e no resto dependendo do Almirante, em virtude dos poderes que já lhe haviam sido conferidos. A utilização de naus e até, mais tarde, a das caravelas nas novas armadas mistas, implicou novos conhecimentos de manobra e mesmo de desenvolvimento de uma nova tática de guerra naval, à qual Pessanha não estaria habilitado, porque não era utilizada no Mediterrâneo, em que a guerra naval, nesta altura, era quase que exclusivamente protagonizada por galés (galés).

Aliás, nesta altura, parece-nos que deve ser posta a seguinte questão: porque é que Pessanha teria sido escolhido, de Génova (do ponto de vista profissional, porque do ponto de vista político veremos adiante) quando neste período a cidade-estado hegemónica no Mediterrâneo e mais avançada na construção naval (galés de guerra e galés grossas) era Veneza?

Não poderia ser que os portugueses conhecessem as galés de guerra de Veneza, pouco adequadas à navegação atlântica, e que também soubessem que as galés grossas não diferiam muito das “Galés” (Dromons) que os portugueses já utilizavam (e que haviam sido introduzidos pelos genoveses) ?

Quinta questão - Quanto às técnicas de navegação em mar aberto, desde 1180 que os marinheiros ingleses (numa marinha, essa, sim, incipiente e bastante mais atrasada do que a portuguesa) utilizavam a agulha que, segundo Alexander Neckam, na sua obra “De Utensilibus”, consistia de uma agulha colocada sobre um dardo que rodava e rodava até que a sua ponta ficava direcionada para norte. Noutra obra, “De Naturis Rerum”, Neckam diz que os marinheiros, quando pousam a agulha na pedra magnética, aquela gira e gira até que pára apontando para o Norte.¹⁵¹

No entanto, acrescenta,

*“...Eles só fazem isto quando, ao atravessar o mar, perdem a vantagem do brilho do sol durante tempo nebuloso, ou quando o mundo é envolvido pela escuridão da noite, não podendo saber para que direcção aponta a proa do navio...”*¹⁵²

Sexta questão - A comunidade marítima era, e ainda é, algo avessa a inovações, preferindo, na possibilidade de escolha entre um método novo e a prática antiga, aquele

¹⁵⁰ Maria da Luz Barros, op. cit. Capítulo II, p. 47 e seg.

¹⁵¹ Ver E.G.R. Taylor, The Haven-finding Art.

¹⁵² Idem, pp. 95-96.

que está provado por muitos anos de experiência “on the job”. Note-se a carta de Mestre João que, na Armada de Pedra Álvares Cabral, escreve ao Rei dizendo que os pilotos da armada (e eram os mais conceituados do País), andavam adiante dele, uns mais outros menos que 150 léguas, eles com estimativa e a carta de marear e Mestre João com a carta e o astrolábio.

A bússula (que no italiano original significa caixa) já não é tão rudimentar, quanto a agulha, pois incluí dois ferros magnetizados, fixados por debaixo de uma rosa dos ventos (até 1350, de dezasseis rumos), todo o conjunto suspenso e equilibrado sobre um eixo ponteagudo e metido numa caixa. Era utilizada em conjunto com os portulanos, como se depreende do Compasso da Navigare,¹⁵³ de 1250 e parece que a sua primeira utilização foi no Mediterrâneo.¹⁵⁴

Sétima questão - Mas não nos esqueçamos que desde os finais do século XII que os portugueses navegavam para a Flandres, e que a rota normal era pelo largo, apontando a noroeste, atravessando o Cantábrico muito ao largo de Brest (o ninho de vespas dos corsários franceses) na direcção de Land’s End, fugindo à navegação costeira, infestada de piratas gascões e franceses.

Que os marinheiros portugueses utilizavam agulha de marear de há muito tempo, não deixa dúvidas o texto de Zurara, referindo-se a uma alegada frase do Infante:

“...mas quereis-me dizer que por opinião de quatro mareantes, os quaes, como são tirados da carreira de Flandres ou de alguns portos para que comumente navegam, não sabem mais ter agulha nem carta de navegar ...”

o que quererá dizer, depreciativamente, que só na carreira da Flandres, a mais antiga, e que fora a escola dos marinheiros portugueses, estes pilotos e capitães sabiam como trabalhar com a agulha e carta de marear. Note-se bem, desde o reinado de D. João I, mas a carreira da Flandres era a mais antiga.

Oitava questão - Lembremo-nos ainda de que os mapas marítimos dos genoveses eram “portulanos”, criados para navegar num mar fechado, com costas dos dois lados em

¹⁵³ Muita gente tem confundido agulha de marear e bússula, entendendo, por causa desta confusão, que os portugueses tiveram que importar do Mediterrâneo e aprender com os genoveses, a utilização da bússula. Ora como demonstrámos, a bússula não é mais nem menos do que a primitiva agulha de marear, aperfeiçoada e metida numa caixa com tampa de vidro. Os portugueses, até muito tarde (Carbonell Pico não encontrou uma única vez a palavra bússula em toda a documentação medieval que compulsou, op. cit. p. 311, mas “agulha de marear” desde 1416, mas ressalva esta data, acrescentando que o facto não anula o conhecimento anterior do instrumento), sempre chamaram agulha à bússula, tal como Alcover, citado por Pico na mesma p. diz: “Per extensió, tot el conjunt de pesses que formen la brúixula s’anomena agulla...”). E se não houvesse outras provas, bastaria lembrarmos que João de Lisboa, descrevendo a forma como se fazem as. Bússulas, escreveu o “Tratado da Agulha de Marear”, e não o Tratado da Bússula.

¹⁵⁴ Veja-se como se deturpa a História e como as falsas informações se eternizam por incautas veiculações sucessivas: Maria da Luz Barros, op. cit Capítulo II, p. 54, cita o que está no Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses: “...Falamos da importação do uso da bússula, do manuseamento da carta marítima, do cálculo da distância estimada e da determinação da hora nocturna pela observação dos astros...”. Ora neste caso, já não é responsável a Autora por um manifesto erro que vai retransmitir. Porque um DICIONÁRIO de História, deveria ser uma “quase-fonte”, um repositório daquilo que se conhece, com saber e segurança, sobre um determinado assunto – quem não conhece, deveria ser proibido de colaborar em Dicionários.

toda a sua extensão, em que as suas rotas, distâncias e ventos dominantes já eram bem conhecidos desde a antiguidade clássica, ou senão mesmo antes, não tendo, portanto, qualquer aplicação prática para navegações em mar aberto e desconhecido, sem quaisquer pontos de referência previamente marcados, como então o era o Oceano Atlântico.¹⁵⁵

Nona questão - Por outro lado, o conhecimento dos astros, do movimento do sol, o perfeito controlo da ampulheta, de dia e de noite, e um cálculo, mesmo rudimentar, da velocidade do navio, são condições “sine-qua-non” para viagens regulares à Flandres e de regresso que, como demonstrámos, eram muito anteriores a D. Dinis.¹⁵⁶

Décima questão - Lembremos ainda que o método de navegação utilizado no Mediterrâneo era o de estima, com utilização de portulanos, bússula (agulha) e o conhecimento dos oito ventos dominantes, e que fora do Mediterrâneo, genoveses e venezianos sempre navegavam à vista da costa, sendo presa fácil de piratas, porque desconheciam as condições de navegação deste Oceano.

Décima primeira questão - Convém saber qual a razão verdadeira pela qual D. Dinis nomeou Manuel Pessanha como seu Almirante:

“... Não foi porque houvesse no Reino falta de sujeitos capazes de desempenhar as funções de Almirante, que el-Rei D. Dinis se determinou a tomar ao seu serviço um Estrangeiro, e a conferir-lhe um dos mais importantes cargos do Estado; outros foram os motivos desta sua deliberação, e da nomeação do Almirante Pessanha. Achava-se naquelle tempo o reino alevantado e repartido em dous bandos, um d’El-Rei e outro do principe D. Alfonso, e vindo a fallecer o almirante Nuno Fernando Cogominho, que com manifesta deslealdade se havia lançado no Partido do Principe, não querendo El-Rei nomear-lhe por successor parente ou filho seu, e receando que se conferisse aquele posto a outro qualquer Portuguez lho imputassem à vingança, tomou o arbitrio de’ o conceder a um Estrangeiro, encarregando-o de trazer consigo um certo número de Officiaes...”¹⁵⁷

¹⁵⁵ Ver nota anterior.

¹⁵⁶ Quer a Autora que atrás citámos, quer o Autor do artigo sobre Pessanha do Dicionário em questão, que ela citou, não conheceriam a diferença entre uma agulha e uma bússula, ou a diferença entre portulano e carta de marear, a que chamam carta marítima, expressão de que desconhecemos o significado, nem tiveram em conta que o conhecimento do cálculo da velocidade de um navio ou que o cálculo da hora nocturna não eram mediterrânicos, mas comuns a todos os povos navegadores, desde a mais remota antiguidade. Para estes autores, os portugueses só começaram a navegar o Atlântico a partir do preclaro Almirante Pessanha, embora a Autora admita que já navegávamos para a Flandres desde muito cedo. Mas de “coisas” estranhas como esta, está o Dicionário prenhe, coisas que vão passando, de pena em pena, para o papel.

¹⁵⁷ O 2º Visconde de Santarém, citando Frei Francisco Brandão, Monarquia Lusitana, pp.234-235, diz: “...O ano seguinte veremos o Almirantado provido em Manoel Paçanha Genoves, mandado vir por El Rey para este cargo; donde se convence o falecimento de Cogominho neste entremeo. E ainda se deixa considerar que o não prover El Rey o cargo em pessoa desta familia, foi por desviar ao Infante valedores tã poderosos como os Almirantes; porque os Cogorninhos tiverão grande valimento com o Infante D. Afonso antes & depois de Rey. Bem pudera prover o Almirantado em outro portugues de familia diferente, mas parece que considerou não convir, para que não se presumisse, que desviando ao Infante seguidores, os queria granjejar para si; e com este pretexto buscou estrangeiro, que parecesse neutral, encobrendo com a excelencia da guerra maritima, em que grande fama então tinham os Genoveses, a destreza de querer impedir a seu filho parcialidades poderosas...”.

Décima segunda questão - Devemos ainda ter em mente que a corporação de mercadores e armadores portugueses de Bruges de 1292, não foi de criação ou iniciativa de D. Dinis, que apenas sancionou e oficializou, por um seu Alvará, essa “agremiação”, que havia sido instituída e criada para satisfação das necessidades práticas dos seus intervenientes, em Bruges.

Décima terceira questão - Manteve D. Dinis corsários às suas ordens antes dos Pessanhas, como se pode provar por um documento de 1317. E os corsários dependiam directamente e eram pagos, quando necessário, por EI-Rei e não pelo Almirante.¹⁵⁸

Décima quarta questão - Ninguém mais lê os que “os melhores homens” do passado escreveram, caso contrário teria sido notado, e citado, o que o 2^a Visconde de Santarém, entre muitas outras coisas importantes, escreveu sobre o famoso Almirante:

“... Sentimos muito que a história da marinha portuguesa, anterior a EI-Rei D. Diniz, que tomou ao seu serviço um almirante genovez ...seja em geral pouco conhecida; aliás saber-se-hia que o sobredito monarca não foi o creador da nossa marinha; que o que fez foi augmentar o que os seus predecessores haviam formado, promove-la; que tanto em Portugal como em outras nações da Europa, havia o título de almirante-mor, que competia ao general da armada de alto bordo, e o simples título de almirante, que pertencia ao general das galés, e que foi deste que EI-Rei D. Diniz fez mercê a Manoel Peçanho ou Peçanha (veja-se o Elucidario na palavra Almirante); assim que não era o almirante genovez quem commandava todas as forças navaes portuguezas, pois que no reinado deste mesmo monarca, e correndo o ano de 1337,¹⁵⁹ uma armada portugueza forte de 20 galeras e de 2000 homens de guerra, partio do porto de Lisboa debaixo das ordens do almirante portuguez D. Gonçalo Camello, investiu e rendeu diferentes vilas e logares do senhorio da coroa de Hespanha, ao mesmo tempo que a frota-commandada pelo almirante genovez cursava ao largo das costas do mesmo reino e mettia ao fundo quantas embarcações se achavam surtas nos portos das Astúrias (nota: Monarquia Lusitana, Tomo VII, Livro VIII, capô XI)...Nesse mesmo tempo, outra frota portugueza composta de 5navios de alto bordo e de 3galeras andava cruzando na costa de Portugal ...”¹⁶⁰

Sumarizando:

Tínhamos, antes de Pessanha, uma Marinha Real ou Nacional, formada principalmente por navios de guerra (21 gáelas de alto bordo em 1182), apoiados por fustas, setias, e outros navios (desde 1188), um Pretor Navigij (desde 1210), com armamento e equipamento dos navios regulado por uma deliberação de Cortes de 1211, esdarecida e ampliada por uma provisão de 2 de Abril de 1280,¹⁶¹ Marinha sempre crescendo e

¹⁵⁸ Maria da Luz Barros, op. cit. Capítulo II, pp. 51-52.

¹⁵⁹ Já nomeado como Almirante o Sr. Pessanha.

¹⁶⁰ 2^o Visconde de Santarém, Opúsculos e Esparsos, pp. 418-419.

¹⁶¹ José Cândido Correa, Memória àcerca das Construcções e Armamentos Navaes, p. 64.

diversificando-se com naus grossas e outras invenções de guerra (desde 1249), com um Conde do Mar desde 1222, denominado Almirante-mór pelo menos desde 1298, com privilégios garantidos a funções de marinagem especiais,¹⁶² como capitães, alcaides, arraizes, espadeiros, proeiros, remeiros e besteiros do conto e petintais (desde 1179), com taracenas em Lisboa, Porto e outras cidades ribeirinhas, construindo-se dobadoyras para trazer os navios (de alto bordo) a seco, armando frotas e armadas exclusivamente para a guerra, activa na pesca ao largo e de tal modo evoluída no comércio que obtinha benefícios na Flandres e na Inglaterra.

Mas não tinhamos Marinha? E foi preciso vir de Génova o preclaro Almirante Pessanha ?

E é perante estes factos, comprovados nos documentos existentes e há muito tempo publicados, e que por isso deviam ser conhecidos de qualquer historiador, que se diz não estar a Marinha organizada (comparada com que outra Marinha europeia do tempo, ou comparada com a organização moderna ?), ou não ter existido até ao tempo do Almirante Pessanha, ou que a marinha de guerra se confundia com a marinha mercante.¹⁶³

Não só era natural como muito possível, que os navios mercantes particulares levassem a bordo gente armada e, mais tarde, até trons, com os bombardeiros preparados para os utilizar.

Mas existia uma Marinha de Guerra operando no Atlântico, que era a única, na Europa da altura, com o estatuto de Real ou Nacional e não se confundia com a Marinha Mercante, até porque as soldadas e os privilégios dos tripulantes dos navios de guerra eram garantidos pelo Rei.

¹⁶² 1185-1211. Carta de protecção de D. Sancho I aos seus marinheiros, que sobre eles só têm poder os seus alcaides e o Rei Descobrimentos Portugueses, op. cit., Tomo I, p. 6.

¹⁶³ Maria da Luz Barros, op. cit. Capítulo II, p. 47 é seguintes. São tantos os disw-ates ue até faz impressão. Veja-se apenas esta frase a p. 52. ...Com efeito, ao ficar encarregado da organização mar», a portuguesa, Manuel Pessanha, mandou construir diversas “embarcações” apropriadas à guerra naval, e foi transmitindo os seus conhecimentos de tal forma que, em pouco tempo, os portugueses se tornaram homens do mar, com a audácia necessária para enfrentarem os combates marítimos... “. Nesta frase não estão intercaladas notas, nem poderiam estar, porque todo este texto é inventado pela autora, com excepção da afirmação do sr. Pessanha ter sido encarregado da organização da marinha portuguesa - esta afirmação sem fundamento é simples repetição de obras que citou. Mas que “Manuel Pessanha mandou constnúr diversas embarcações (não sabe distinguir a diferença entre embarcações e navios) apropriadas à guerra naval”, é forte dislate. Onde é que a autora leu isto? De quem é que o sr. Pessanha, ao princípio almirante das galés, nem sequer Almirante-mór, teria recebido autorização para se meter a constnúr embarcações apropriadas à guerra naval? Com que dinheiro, dele ou do Rei? Se teria sido do Rei, onde está o Alvará do rei a autorizar estas despesas? E o respectivo documento da Fazenda Real? E que tipo de Navios apropriados à guerra naval do Atlântico? O sr. Pessanha tinha conhecimento da marinaria e navegação em naus, que não eram utilizadas na guerra naval do Mediterrâneo no seu tempo? E só depois do sr. Pessanha é que os portugueses se tomaram homens do mar? Será que a autora estaria a pensar que os portugueses iam comerciar à Flandres em caravanas? E que pescavam à linha, de terra, nas costas da Irlanda e da Inglaterra? E foi o sr. Pessanha que lhes incutiui a audácia para os combates marítimos, o que quererá dizer que os combates navais anteriores à vinda do sr. Pessanha tinham sido personalizados por portugueses pusilâninles, cobardes e medrosos? Esta é tipo de História que se faz em Portugal !

CAPÍTULO SÉTIMO

Evolução da Marinha Real Portuguesa, de D. Afonso IV até D. João II

D. Afonso IV

No reinado de D. Afonso IV, cognominado “o Bravo” pelas muitas batalhas e escaramuças em que participou, já as fontes deixam registadas mais acções militares navais e outras notícias que, agora sim, revelam um surto de desenvolvimento na marinha portuguesa, nos seus três braços - de guerra, mercante e de pesca.

Tal como D. Dinis, também D. Afonso IV teve os seus corsários, como se pode verificar num documento de 1332, que nomeia dois: Afonso Garcia e Bertolameu Bernaldiz¹⁶⁴.

Provavelmente em 1335, sai uma frota de navios portugueses, que irá realizar a primeira das várias expedições para conquista das Ilhas Canárias.¹⁶⁵

Em 1336 deu D. Afonso IV uma armada de vinte galés a D. Gonçalo Camelo, para assaltar a vila de Lepe e infligir prejuízos na área adjacente. Depois de várias acções, que incluíram a prisão e resgate de D. Gonçalo, a armada, regressando a Lisboa, foi desbaratada por um grande temporal.

Mas igual sorte teve uma armada de quarenta navios castelhanos que, saída de Sevilha, lhe movia perseguição.

Ainda em 1336 saiu de Lisboa D. Manuel Pessanha com uma armada a que se juntou a que viera de Sevilha, e que foi assolar todos os portos e rias do norte da península, destruindo e apreendendo todas as embarcações e navios que encontrou, sem perder um só navio¹⁶⁶.

Em 1337, saiu o Almirante Pessanha com uma armada de trinta galés, para fazer frente a uma armada castelhana de quarenta galés (repare-se que com mais um quarto dos navios). Uma furiosa tempestade nas costas do Algarve desgarrou e desbaratou ambas as armadas. Reparadas as avarias de ambos os lados, saiu o

Almirante, agora já só com vinte galés, ao encontro da armada espanhola com o dobro dos navios. Perderam-se quase metade das galés portuguesas, incluindo a capitânea, sendo aprisionados o Almirante Pessanha e seu filho Carlos¹⁶⁷.

Em 1338, em resultado da intensa actividade mercantil estabelecida pelos portugueses na Inglaterra, são atribuídos, em regime de reciprocidade, vários privilégios aos mercadores das duas nações.¹⁶⁸

Em 1340, no âmbito das operações militares relacionadas com a invasão dos Mouros, foi destacada uma armada portuguesa para operar em conjunto com as armadas de

¹⁶⁴ Marques, op. cit. Vol. 1, p. 50.

¹⁶⁵ Hist. Portugal em datas, op. cit. p. 47.

¹⁶⁶ Quintella, op. cit. p. 22.

¹⁶⁷ Quintella, idem p. 25.

¹⁶⁸ Hist. Port. em datas, p. 47.

Castela, Aragão e Génova. Mais uma vez uma violenta tempestade dispersou a armada aliada, tendo-se afundado quatro naus portuguesas.¹⁶⁹

Ainda neste ano, arrendou el-Rei todas as baleações, de norte a sul do País, a um tal Afonso Domingues, dandolhe o monopólio de “...matar atoens, dolfnos, toninhas e espadartes”¹⁷⁰

Em 1341, os embaixadores de D. Afonso IV, ao pedirem ao Papa Benedito XII a concessão das dízimas de Portugal e do Algarve para a guerra contra os infiéis diziam que “...querendo ora el-Rei D. Afonso seguir as pizadas de seu pai, tinha augmentado a armada, e de tal modo havia feito exercitar a sua gente na marinagem, que nenhuma nação lhe levava vantagem na pericia náutica ...”¹⁷¹

Em 1341, para novo auxílio ao rei de Castela, volta a sair o Almirante Pessanha com dez galés, e aliado à esquadra de Castela, meteram a pique grande número e tomaram vinte e seis galés, assim como o tesouro de ouro e prata deixado pelos mouros.¹⁷²

Em 1342, e novamente em auxílio ao cerco de Algeciras, determinado pelo rei de Castela, saiu o Almirante Pessanha com dez galés. O cerco só terminou em 1344 com a capitulação da praça. Quintella, que conta esta acção, é da opinião que as armadas se recolheriam nas estações desfavoráveis, para voltar à acção logo que viesse o bom tempo.¹⁷³

Em 1347,¹⁷⁴ saiem duas luzidas armadas, uma para levar a Infanta D. Leonor a Aragão e outra para Barcelona, sem se conhecerem outros pormenores.

Em 1349 manda D. Monso IV novo aUXllio de dez galés ao rei de Castela, para o seu cerco de Gibraltar; o cerco durou até Março do ano seguinte e terminou com a morte de el-Rei de Castela com a peste que quasi dizimou o seu exército.¹⁷⁵

O desenvolvimento que a marinha de pesca e mercante tinha atingido neste período explica a carta-patente passada por Eduardo III de Inglaterra, de todos bem conhecida, que toma à sua protecção, defesa e salvaguarda os mercadores de Portugal, bem como os seus navios, mestres e marinheiros, logo seguido pelo bem conhecido tratado de comércio por 50 anos, entre el-Rei Eduardo III e as comunidades marítimas das cidades e vilas de Lisboa e Porto, do reino e senhorio do Rei de Portugal e do Algarve.

Em 1345, D. Afonso IV escreve ao Papa dando conhecimento das tentativas feitas para conquistar o arquipélago das Canárias. Segundo o relato de Bocaccio, o Rei teria financiado e armado uma outra expedição às Canárias em 1341, comandada por Angiolino de Corbizzi e Niccoloso de Recchio, que não deixou registo explícito da participação de marinheiros ou soldados portugueses, e obteve reduzido êxito. No entanto, esta reinvidicação, com as bases jurídicas e políticas apresentadas na citada carta, foi várias vezes

¹⁶⁹ Idem, ibidem. Estas perdas de frotas por via de tempestades, ilustram bem o que atrás dissemos sobre as condições particulares de tempo que se fazem sentir ao largo da nossa costa. Provavelmente estas armadas tiveram que sair em períodos desaconselháveis.

¹⁷⁰ Fonseca, op. cit. p. 52.

¹⁷¹ Cardeal Saraiva, op. cit. p. 371.

¹⁷² Quintella, Idem, ibidem.

¹⁷³ Fonseca, op. cit. p. 52.

¹⁷⁴ Quintella, op. cit. p. 27.

¹⁷⁵ Marques, op. cit. pp. 93-94.

repetida pelos portugueses, servindo para numerosas reclamações de direito de posse das Canárias entre Portugal e Espanha, junto da Santa Sé, questão que só acabou com o Tratado de Toledo, de 1480.¹⁷⁶

Total de navios utilizados neste reinado	>80
Acções navais sem registo de número de navios	5

D. Pedro I

Foi o curto reinado de D. Pedro parco em acções militares navais; Quintela encontrou duas, ambas de auxílio ao rei de Castela contra Aragão. Estas expedições foram comandadas por Lançarote Peçanha, a primeira (1359) formada por dez galés e uma galeota, a segunda (1364) com igual número de navios e em ambas o almirante português acabou por se retirar, sem ter entrado em acção.¹⁷⁷

Note-se que por esta altura, e como dissemos atrás, já não seriam muito vulgares grandes acções militares dos musulmanos nas nossas costas, acções que agora seriam apenas pontuais "razzias" e actos de pirataria no mar que, por serem tão comesinhos, não mereciam a atenção dos cronistas.

Daqui por diante, a guerra no mar será dirigida contra os castelhanos, em resultado de disputas territoriais e contra corsários e piratas mouros, mas também e principalmente franceses.

Total de navios utilizados neste reinado	>20
--	-----

D. Fernando

Já o reinado de D. Fernando, marcado por grandes disputas armadas com Castela, é rico em acções militares navais e pobre nos seus resultados.

Em 1369 D. Fernando, em guerra com Henrique de Castela, entrou pela Galiza, apoiado por uma frota de oito galés, comandadas por Nuno Martins de Góis, mas ao saber da chegada de Henrique retirou as tropas e regressou ao Porto, embarcado numa galé.¹⁷⁸

Ainda em 1369, aprestou-se uma grande armada de trinta e duas galés (vinte e oito portuguesas e quatro fretadas ao genovês Reinel de Grimaldo), comandadas pelo Almirante Lançarote Pessanha e trinta naus, cujo comando foi dado a João Focin (note-se o crescente envolvimento de naus nas armadas e o seu comando concedido a outrém, que não o Almirante).

¹⁷⁶ Mariana Lagarto, Canárias, Ilhas IN Dicionário de História dos Descobrimentos, Vol. I, pp. 187-189.

¹⁷⁷ Quintella, op. cit. pp.28-29.

¹⁷⁸ Quintella, op. cit. p. 33.

Esta armada fez grandes estragos na Andaluzia, atacando e saqueando Cadiz, para logo fazer bloqueio a Sevilha, que durou 20 meses.¹⁷⁹

Por esta altura, sai uma nau comandada por Nícolau Anes Estorninho, levando a Barrameda 100.000 libras para pagar o soldo ao pessoal da Armada, que é atacada e queimada pelas galés de Castela.¹⁸⁰

Em Fevereiro de 1370 caiu tal tormenta sobre Lisboa, que fez naufragar muitos navios mercantes e afundou a maior parte de uma armada que se estava aprestando.¹⁸¹

Ainda em 1370, D. Fernando faz doação das Ilhas Desertas de Nossa Senhora, no mar do Cabo Não, a Lançarote da Franca, seu almirante, que as encontrou.¹⁸²

Em Março, partiu para Barcelona a frota de sete galés que ia trazer a Infanta D. Leonor, filha de D. Pedro, Rei de Aragão. Comandava a frota D. João Afonso Tello.¹⁸³

Por esta altura, teria D. Fernando criado o posto de Capitão-mór do Mar, sendo o primeiro nomeado para este posto Gonçalo Tenreiro. Este novo posto, ao nível do Almirante e quase com as mesmas prerrogativas, não brigava com o dos Pessanhas por que dizia respeito ao comando das naus e outros navios redondos, cada vez mais utilizados nas armadas.¹⁸⁴

Em 1372 (Julho) representantes de D. Fernando e do Duque de Lencastre, redigem um tratado ratificado por D. Fernando e Eduardo III de Inglaterra, em que Portugal se compromete a apoiar a Inglaterra contra Castela e a França.

Em 1373, novo tratado entre Portugal e a Inglaterra, desta vez assinado em Westminster.

Em 1373, D. Henrique de Castela manda pôr cerco a Lisboa, apoiado por uma frota de doze galés comandadas pelo Almirante Bocca-Negra. O Almirante Peçanha, João Focin e Vasco Martins de Mello conseguem aprestar quatro galés e algumas naus, que saíram do Tejo em busca dos inimigos. Avistadas as duas galés dianteiras, o Almirante não as quiz atacar, acabando por entrar toda a armada espanhola no Tejo e os navios portugueses atrás deles. O Almirante abandonou o navio, dizendo que para pedir conselho ao Senado da Câmara, e atrás dele, toda a chefia e os soldados acabaram por abandonar os navios,. Aproveitou a ocasião o Almirante castelhano, que investindo contra a frota portuguesa capturou alguns navios, só escapando as galés, que fugiram.

D. Fernando destituiu o Almirante Peçanha e nomeou para seu lugar D. João Afonso Tello.¹⁸⁵

Em 1374, D. Fernando mandou o Capitão-mór do Mar com uma frota de cinco galés para ajudar o rei de Castela contra os ingleses. A frota, apoiando a armada do Almirante espanhol, correu uma parte da costa da Inglaterra, fazendo alguns danos.¹⁸⁶

¹⁷⁹ Idem, pp. 34-35.

¹⁸⁰ Idem, p. 35.

¹⁸¹ Idem, *Ibidem*.

¹⁸² Fernando de Castro Brandão, *História da Expansão Portuguesa*, p. 11.

¹⁸³ Quintella, *Op. cit.*

¹⁸⁴ Idem, p. 32.

¹⁸⁵ Idem, p. 36.

¹⁸⁶ Idem, *Ibidem*.

Em 1377, D. Fernando providenciou a bem conhecida Carta de privilégios, graças e mercês aos mercadores, moradores e vizinhos da cidade de Lisboa. Esta Carta tem seguramente por fim desenvolver a construção de grandes naus em Lisboa, já que tradicionalmente era no Porto que existia o maior número de armadores de navios grossos. O conjunto de facilidades dirigidas aos armadores lisboetas que quizessem construir naus acima de cem tonéis, era considerável.

Em 1381, prevendo ataques duma força naval que se preparava em Sevilha, aprestou-se uma armada composta por vinte e uma galés e uma galeota, comandadas por D. João Afonso Tello, e quatro naus, do comando do Capitão-Mór Gonçalo Tenreiro. A guarnição desta armada chegava aos seis mil homens. No Algarve, soube Tenreiro que o Almirante espanhol, comandava 17 galés.

A incapacidade do Almirante português e a indisciplina que reinava na armada fez com que se perdessem, na Batalha Naval de Saltes ¹⁸⁷, vinte galés e aprisionados todos tripulantes que sobreviveram, incluindo o Almirante e o Capitão-Mór.

Desta armada, só uma galeota e uma galé, que seguiam muito atrasadas e as quatro naus, que aqueles navios avisaram, chegaram a Lisboa. ¹⁸⁸

No final deste ano, estando em Lisboa os navios da frota inglesa que vieram em auxílio dos portugueses, sob o comando do Conde de Cambridge, entrou livremente no Tejo uma armada espanhola para a capturar. Não havendo no rio Marinha que protegesse a armada inglesa e os navios estantes no Tejo, mandou o Mestre de Aviz mete-los todos no rio de Sacavem, e todos mais que estavam em Lisboa, ficando as naus maiores na boca do rio de braço dado, com as popas voltadas para o mar e bem armadas com trons e outros artificios. O Almirante espanhol não anteviu possibilidades de vencer esta oposição, pelo que saiu do Tejo. ¹⁸⁹

Em Março de 1382, entrou no Tejo uma armada castelhana de oitenta navios, entre grandes e pequenos, que se demorou em depredações às duas margens até Setembro, sem qualquer oposição, de terra ou de mar. ¹⁹⁰

Total de navios utilizados neste reinado	>108
Acções navais sem registo de número de navios	2

D. João I

Quando o Mestre D. João vai tentar o seu destino, lutando contra Castela e grande parte da nobreza instituída em Portugal, a marinha real está longe dos seus melhores dias e a mercante bastante depredada.

No entanto, logo em 1384, com as hostes castelhanas a pressionar Lisboa a norte, e esperando a esquadra que se preparava para fechar o cerco a Lisboa, D. João ainda conse-

¹⁸⁷ História de Portugal em datas, op. cit p. 53.

¹⁸⁸ Quintella, op. cit. pp. 37-39.

¹⁸⁹ Idem, pp. 39-40.

¹⁹⁰ Idem, p. 40.

guiu aprestar treze galés, uma galeota e sete naus que enviou ao Porto, para trazer reforços para a defesa de Lisboa.

Á saída do Tejo, conseguiram apresar quatro naus castelhanas que chegavam com mantimentos. Mal saída a esquadra, dava entrada no Tejo a armada castelhana, com treze galés e uma galeota e três dias depois, quarenta naus.

Enquanto se aprestavam os navios do Porto, a armada de Lisboa fez uma incursão na Galiza, onde causou avultados estragos.¹⁹¹

Finalizados os preparativos, saiu do Porto a esquadra de socorro a Lisboa, composta por dezassete galés, dezassete naus e alguns navios pequenos.¹⁹²

Em 1384, D. João I manda Lourenço Martins e Daniel Inglês a pedir auxílio a Ricardo II, Rei de Inglaterra.¹⁹³

Froissart, nas suas *Crónicas*,¹⁹⁴ diz que a embaixada de D. João I era constituída por João Radinghos (?), João Testa-d'oro (?) e pelo arcebispo de Lisboa, professor de Leis, e que o auxílio pedido não foi satisfeito porque, entretanto, o almirante de França, John de Vienne, desembarcara na Escócia com 1.000 soldados, aliando-se aos escoceses na guerra contra a Inglaterra.

Fernão Lopes menciona duas naus, saídas em Dezembro, em que seguiam por embaixadores Lourenço Martins e Tomas Daniell, Inglês, para pedir auxílio contra os castelhanos.¹⁹⁵

Entretanto, em 1384 e devido à sempre crescente intensidade de intercambio comercial, o que significava um crescente número de navios, os comerciantes e armadores portugueses das colónias de Bruges e Midleburgo (1386), na Zelândia, vêm os seus privilégios aumentados por Philippe, le Hardi.¹⁹⁶

Ainda em 1384, D. João I mandou armar duas galés, duas naus e três barchas para tentar capturar uma galé, cinco baixéis e uma grande nau, que vinham da Galiza com mantimentos para os castelhanos, que esperavam estivessem a cercar Lisboa. "...A naao era de duzêtos tonees, nova e gramde (...) ho lais da verga que som ataa tres braças de huua das partes, acoiteço de quebrar ..." .¹⁹⁷

Em 1385, D. João I, em Conselho na Igreja de S. Domingos, em Lisboa, manda nova embaixada a Ricardo II, desta vez encabeçada pelo Mestre da Ordem de Santiago e por Lourenço Fogaça, que sabia bem francês.¹⁹⁸ Merece a pena transcrever este trecho da crónica, muito pouco conhecida ou citada no nosso País, pela sua importância e novos dados que traz à História da marinha portuguesa (tradução nossa)

¹⁹¹ Idem, pp. 45-55.

¹⁹² Idem, p. 49.

¹⁹³ Joel Serrão, *Cronologia Geral da História de Portugal*, p. 63. Não cita a fonte.

¹⁹⁴ John Froissart, *Chronicles of England, France, Spain and the adjoining countries*, p. 100.

¹⁹⁵ Fernão Lopes, *Cronica delRei D. João I*, da boa memória, Cap. XLVII.

¹⁹⁶ Answarden, op. cit. p 38.

¹⁹⁷ Lopes, op. cit. Capo LXIX. Note-se com nesta altura uma nau de duzentos tonéis ainda era considerada grande.

¹⁹⁸ Froissart., op, cit., p. 149.

“...Tendo fretado um navio chamado **lin** (sic, palavra francesa para lenho¹⁹⁹), que se chega ao vento mais do quequalquer outro, deixaram o Rei, o Bispo de Coimbra e o Conselho de Portugal e embarcaram para Inglaterra. **O vento estava favorável e estiveram três dias sem ver mais nada, senão céu e água; no quarto dia descobriram as terras de Cornwall.** Com a ajuda de Deus e **ventos favoráveis, do qual os seus marinheiros sabem tirar proveito**, chegaram em segurança a Southampton, onde largaram ferro. O Rei concordou com a expedição e escreveu cartas ao Rei de Portugal, tal como o Duque, que entregaram a Lourenço Fogaça. Dirigiram-se os embaixadores a Southampton, onde o seu navio os esperava. (..) Creio que o Duque mencionou nas suas cartas para o rei de Portugal, assim como aos seus embaixadores, o seu desejo de que pudessem ir de Portugal para o porto de Bristol, nos confins do país de Gales, onde o Duque embarcaria com o seu exército, 7 galés e de 18 a 20 grandes naus. Embarcados, fizeram-se ao mar com vento favorável e, atravessando as costas de Espanha, chegaram em 5 dias ao Porto, onde fortuitamente estava o Rei, e que muito regozijou com o seu regresso...”²⁰⁰

Desta embaixada diz Fernão Lopes que foi mandada logo a seguir à primeira e que os embaixadores eram Fernão Afonso de Albuquerque, Mestre da Ordem de Santiago e Lourenço Eanes Fogaça, o Mestre embarcado numa nau e Fogaça numa Barcha.²⁰¹

No entanto, quanto à ida da armada pedida pelo Duque de Lencastre, Quintela repete o que diz Fernão Lopes - em 1386, D. João I organisa uma frota de seis galés e doze naus, sob o comando de Afonso Furtado, para ajudar o Duque de Lencastre nas suas pretensões ao trono de Castela.²⁰²

Mas Froissart diz

“...O Rei de Portugal, impaciente pela ajuda dos ingleses para retaliar sobre os espanhóis, não demorou a convocar o seu conselho, onde foi resolvido que D. Afonso Viegas, alto-Imirante de Portugal, devia aprestar 7 galés e 18 naus, para partir para a Inglaterra e trazer o Duque e o seu exército. D.Afonso estava pronto em pouco tempo e, partindo do Porto com ventos favoráveis, chegou a Bristol em 6 dias, onde largou ferro (..) O Duque embarcou numa bela galé, navegando a seu lado uma grande nau, onde seguia a sua Casa e a Duquesa. (...) o general do exército, Sir Thomas Moreaux (...) o Lord Percy era o almirante da frota (...) Sabendo que os franceses tinham posto cerco a Brest, e vendo o desejo dos seus homens de os combater, o Duque ordenou ao seu Condestável, John Holland e ao seu almirante, Thomas Percy, que desembarcassem as tropas em Brest (..) e Dom Afonso Viegas, que era almirante-em-chefe, e muito conhecedor destes perigosos mares, tomou a dianteira para o resto da armada o seguir (...) Assim, determinaram dirigir-se ao Porto, que está apenas a trinta léguas de Lisboa; mas mudaram de opinião, dizendo que seria mais honroso desembarcar nas costas do inimigo, e que ao faze-lo, mais o alarmariam. Então rumaram para a Corunha e, com vento favorável, levaram cinco dias a navegar desde Brest até lá: lançaram

¹⁹⁹ O “lenho” é um navio de que pouco se conhece, mas que trataremos quando, mais tarde, viermos a estudar os navios desta época.

²⁰⁰ Froissart., op. cit. pp. 165-166.

²⁰¹ Lopes, op. cit. idem.

²⁰² Fonseca, op. cit. p. 82, e Lopes, op. cit. Parte Segunda, Cap. LXXXIII.

âncoras fora, para esperar pela maré, já que quando chegaram, esta estava muito baixa para aproximar os navios da praia...”²⁰³

Segundo o Cardeal Saraiva²⁰⁴, Faria e Sousa diz que a armada que D. João I mandou para trazer o Duque de Lencastre para a Península, foi de cento e vinte naus de grande porte e seis galés, a que se somaram cinquenta e quatro navios ingleses, o que nos parece notório exagero.

Em 1387, mais privilégios são concedidos aos portugueses de Bruges e Midleburgo, desta vez para contrariar os efeitos do Tratado de Windsor, entre Portugal e a Inglaterra, face à aliança já existente entre a França e a Borgonha, sendo assim a Borgonha e a Inglaterra inimigas na Guerra dos Cem Anos. Para obviar a estes inconvenientes, o Duque Philippe concede “...un sauf-conduit explicite et général aux <marchands et maistres de neifz des royaumes de Portugale et de l’Algarbe>.”²⁰⁵

Em 1387, o mesmo Duque Filipe confirma a liberdade de comércio anterior e promete avisar com três meses de antecedência se esse salvo-conduto vier a ser retirado²⁰⁶.

Em 1390, o Duque Filipe manda pagar o resgate de D. Dinís, irmão do rei de Portugal, e suas gentes, que haviam sido aprisionados, quando viajavam por mar, pelos pescadores de Biervliet. Este resgate era de 3.000 francos de ouro.²⁰⁷

Em 1401, foi tomada nas costa da Noruega, uma nau de D. João I.²⁰⁸ Note-se até onde já navegavam as naus de D. João I.

Em 1403, D. João I reconhece “...o estado deplorável a que tinham chegado as taracenas e que «as galees nossas estam muy danijficadas e ham mester de grande rre-payramento» ...”²⁰⁹

Em 1405, saíu de Lisboa a esquadra de três galés e vinte e oito naus, entre grandes e pequenas, para levar a Infanta D. Beatriz a seu esposo o Conde de Arundel.²¹⁰

Em 1410 D. João I envia à Flandres, como embaixador, Diogo de Oliveira.²¹¹

Ainda em 1410, perda de um navio português na Escluse, e chegada de mais navios portugueses, em número até 12.²¹²

Em 1411, o Duque Filipe enviou Diogo de Oliveira como embaixador a D. João I.²¹³

Em 1412, o Duque da Borgonha volta a enviar Diogo de Oliveira como embaixador a Portugal,²¹⁴ que ainda este ano regressa a Bruges como embaixador de D. João I,

²⁰³ Froissart. op. cit. pp. 166-170.

²⁰⁴ Cardeal Saraiva, op. cit., pp. 378-379.

²⁰⁵ ‘ Answaarden, op. cit., pp. 39-40.

²⁰⁶ Jacques Paviot, Portugal et Bourgogne aux xve siècle, p. 137.

²⁰⁷ Idem, Ibidem.

²⁰⁸ Fernando Brandão, op. cit., p. 15.

²⁰⁹ Filipe Themudo Barata, op. cit., p.9.

²¹⁰ Quintella, op. cit. p. 55.

²¹¹ Paviot, op. cit. p. 162.

²¹² Idem, p. 164.

²¹³ Idem, p. 166.

²¹⁴ Idem, p. 169.

levando como presente “...une nef armée pour servir mondit seigneur se besoing lui en estoit..” ²¹⁵.

O facto da nau ser armada, não será para admirar, dado que os navios portugueses, incluindo as “galés”, já andavam armados desde, pelo menos, 1381, como afirma Fernão Lopes, e já atrás vimos

“...e as mayores naaos stavom deamte todas com as alçaçevs comtra o mar, armadas e apavesadas, perçebidas de troões e outros artefçios, pera se defemder ...” ²¹⁶

1414, D.João I envia ao Duque de Borgonha, como enviados, Roys Maindre e o seu arauto Constantinopla. ²¹⁷

Quando se preparava a armada para a conquista de Ceuta, e querendo D. João I dissimular este objectivo, mandou preparar as duas melhores galés que havia nas suas taracenas, para levarem uma embaixada à Sicília, para tratar de um fictício casamento de D. Duarte com a Rainha daquela ilha. Na realidade, a viagem era apenas o pretexto para as galés aportarem a Ceuta e tomar nota da sua situação e defesa. ²¹⁸

D. João I tinha dúvidas quanto ao conseguir o número de navios que comportasse as necessidades do seu plano “...é necessaria uma mui grande frota de muitos navios e grandes os quaes não ha em meus reinos...” *ao que responderam os Infantes* “...porquanto vos podeis enviar vossos recados ppor toda a costa da Galliza e de Biscaiae assim Inglaterra e Alemanha e sobre todo entretanto reparar vossas galés e fazer outras de novo...” ²¹⁹ Entre os navios reparados e construídos de novo em Lisboa, os que teriam vindo fretados dos outros portos do país e do estrangeiro, e, a cima de tudo, a frota que se preparou no Porto (que era na altura a cidade

“...na qual se fazem muitas e boas naus e outros navios, mais que em outro lugar que no reino haja...”), ²²⁰

saíram para a expedição a Ceuta sessenta e três naus, cinquenta e nove galés, e cento e vinte navios menores. ²²¹

Sobre as parcelas deste número, Fonseca pensa que D.João teria mandado refazer ou construir quinze galés e outras quinze fustas, o que somado às sete galés que teriam vindo do Porto, perfazia as vinte e duas galés e quinze fustas, mais as setenta naus e barcas, num total de cento e sete navios.

Para melhor raciocínio, punhamos estes números numa tabela:

²¹⁵ Idem, p. 162.

²¹⁶ Fernão Lopes, Crónica de D. Fernando, Cap. CXXXIII, p. 371.

²¹⁷ Paviot, op. cit., p. 178.

²¹⁸ Fonsaeca, op. cit., p. 87.

²¹⁹ Idem, op. cit., p. 86.

²²⁰ Lopes, Idem, Parte II, Cap. XI.

²²¹ Mateus dePisano, Livro da Guerra de Ceuta, p. 37.

Navios utilizados na conquista de Ceuta

Origem	Galés	Naus Grandes	Naus peq., Barcas, outros	Total
Lisboa	15	-	15	30
Porto	7	63	7	77
Outras	-	-	-	-
Estrangeiros	37a	-	98	135
Total Fonseca	22	63	22	107
Quintella 1	59	33	120	212
Total Pisano	59	63	120	242

Estes números levam-nos à conclusão de que teriam que ter sido fretados cento e trinta e cinco navios estrangeiros para perfazer o número adiantado por Pisano, de entre os quais trinta e sete galés.

Se considerarmos que as galés eram exclusivamente navios de guerra ou de corso, chega-se à conclusão de que D. João I teria que ir fretar esses navios aos estados ou corsários do Mediterrâneo, o que não nos parece provável, nem é apoiado pelos locais sugeridos pelos Infantes para se conseguirem estes navios.

Parece-nos pois que o número de cinquenta e nove galés mencionado por Pisano devia ter sido compreendido exclusivamente por Galés portuguesas, visto que não faz sentido que D. João I não tivesse, nessa altura, nenhuma galé ou fusta em condições de navegação, nem sequer na guarda-costa do Estreito, e tivesse que mandar fazer ou reparar todas as galés que possuía.

Já o número de naus proposto por Fonseca, é sem dúvida exagerado; ao aceitarmos as setenta naus do Porto todas como grandes e incluir esse número como total fornecido pelo país, e mesmo que as naus do Porto incluíssem todas as de Vila do Conde e Viana do Castelo, estaríamos a excluir as naus de Lisboa, Setúbal e de todo o Algarve que, no conjunto, armavam naus em grande quantidade.

Entre os outros navios, contavam-se as fustas e galeotas, as naus portuguesas mais pequenas, as estrangeiras (provavelmente mencionadas por outro nome, como urcas, carracas, cogas, ou simplesmente naves), que eram certamente as fretadas na Inglaterra e em outros portos do Norte da Europa, e cuja capacidade de transporte, nesta altura, raramente atingia os cem tonéis, ou 40 a 60 pessoas.²²²

Neste ano, regista a História de Portugal em Datas o aparecimento de um novo tipo de navio, o Varinel ou Barinel, mas sem mencionar fonte. Carbonnel Pinto apenas regista o aparecimento da palavra em 1436

Em 1415, o Infante D. Henrique mandou a D. João de Crasto, com uma frota, até à Ilha da Gran Canária; voltou a Portugal por não conseguir vencer as grandes correntes que encontrou.²²³

²²² Ian Friel, *The Good Ship*, p. 136-137.

²²³ De prima inventione Gujnee, *Códice Valentim Fernandes*, p. 278.

Em 1416, D. Henrique manda Gonçalo Velho para lá das Canárias, navegando pelo litoral. Chega até à Terra Alta e regressa. ²²⁴

Em 1418, coube a Bartolomeu Perestrello, cavaleiro da Casa do Infante D. João, a tarefa de procurar dobrar o Bojador. Um forte temporal afastou-o da costa e quando este amainou, avistou uma Ilha pequena e deserta, ²²⁵ onde achou abrigo e descansou dos seus trabalhos, pelo que lhe deu o nome de Porto Santo. ²²⁶

Em 1419, mandou o Infante de novo a Perestrello, com João Gonçalves, o Zargo, e Tristão Vaz Teixeira, cada um em seu navio, à Ilha de Porto Santo. Perestrello levava preparos para começar a sua exploração agrícola, e depois voltou a Portugal. ²²⁷

Entre 1419-20, João Gonçalves e Vaz Teixeira, notando um nevoeiro que sempre lhes aparecia, ao largo e na mesma direcção, navegaram em sua demanda e descobriram a Ilha a que chamaram Madeira, pelo seu denso arvoredo. ²²⁸

Damião de Góis ²²⁹ conta este descobrimento de forma diversa: João Gonçalves e Tristão Vaz descobriram a Ilha de Porto Santo, e quando contavam ao Infante o sucedido

“...a quem logo hum seu criado per nome Bartholomeu Perestrello pedio a capitania della, que em companhia destes Joam Gonçalvez e Tristam Vaz ha foi povoar ...”.

Em 1423 D. Duarte envia ao Duque da Borgonha o seu passavante, com várias cartas fechadas. ²³⁰

Em 1424 aparece a carta náutica de Zuane Pizzigano, com as costas da Europa e da África conhecida, incluindo os arquipélagos atlânticos tal como naquela época se pensava que existiam. ²³¹

Em 1424, D. João I envia D. Alvaro de Abreu, bispo de Silves, com larga comitiva, em embaixada ao Duque da Borgonha. ²³²

Em 1424, sai nova expedição às Canárias, comandada por D. Fernando de Castro ²³³

A frota deveria ter sido numerosa, pois transportava 2.500 peões e 120 cavaleiros ²³⁴

Em 1425, iniciou-se o povoamento da Madeira, Porto Santo e Desertas, ²³⁵ e ainda neste ano terá sido aprestada nova expedição contra as Canárias ²³⁶

Segundo Serrão, fazem-se as primeiras viagens ao Mar dos Sargaço ²³⁷ Não cita fonte.

²²⁴ Idem, ibidem

²²⁵ Como tentámos provar no nosso trabalho já atrás mencionado sobre o Sigilo, o descobrimento das Ilhas de Porto Santo e Madeira deve ter sido feito muitas décadas antes, talvez desde o tempo de Afonso IV, mas certamente já tinham sido “redescobertas” em 1394.

²²⁶ Cardeal Saraiva, Os Portugueses em Africa, Asia, América e Oceania, pp. 4-5.

²²⁷ Idem, Ibidem.

²²⁸ Idem, Ibidem.

²²⁹ Damião de Góis, Crónica do Príncipe D. João, p. 22.

²³⁰ Paviot, op. cit., p. 195.

²³¹ História de Portugal em Datas, p. 61.

²³² Idem, Ibidem, p. 197.

²³³ Serrão, op. cit p. 72 - Não cita fonte.

²³⁴ Jorge Faro, Receitas e despesas da Fazenda Real de 1384 a 1481, p. 66.

²³⁵ Cardeal Saraiva. op.cit., p. 6.

²³⁶ Fernando Brandão, op. cit., p. 18.

²³⁷ Serrão, op. cit.

Em 1425, sai a embaixada de Ruy Lourenço ao Duque de Borgonha.²³⁸

Em 1426 Gonçalo Velho chega à Terra Alta.²³⁹

Em 1427, Diogo de Silves descobre o grupo central das Ilhas dos Açores²⁴⁰ e Antão Gonçalves da Câmara realiza nova expedição contra as Canárias.²⁴¹

Em 1428, D. João I, envia um seu arauto, com correio, ao Duque da Borgonha.²⁴²

Em 1429, saíu uma armada de 39 velas para l'Écluse, na Flandres, levando a Infanta D. Isabel a seu esposo, o Duque Filipe da Borgonha²⁴³

Em 1431, o Infante D. Henrique mandou Frei Gonçalo Velho Cabral correr o mar para oeste. Este passou entre S. Miguel e Santa Maria, sem as ver, e descobriu os ilhéus Formigas.²⁴⁴

Em 1432 voltou Gonçalo Velho na mesma rota e descobriu a Ilha de Sta. Maria, da qual o Infante o fez donatário, e mais tarde, S. Miguel.²⁴⁵

Neste ano de 1432, enviou D. João I a João Lourenço Godinho como embaixador ao Duque da Borgonha.²⁴⁶

Em 1433, segundo Góis, Gil Eanes passa, finalmente, o tão temido Cabo Bojador.²⁴⁷ Brandão. Op. cit. diz que esta tentativa foi vã e põe a passagem em 1434, sem fonte

Total de Navios utilizados neste reinado	>279
Acções navais sem registo de número de navios	7

Se nos lembrarmos que em 1403 D. João I se queixava do estado das suas taracenas e “galés”, podemos agora ajuizar do notável esforço que no seu reinado se desenvolveu em prol da Marinha Nacional.

D. Duarte

Em 1434, O Duque de Borgonha envia a D. Duarte, por Álvaro de Brito, 7 grandes canhões.²⁴⁸

Neste ano, com consentimento e a mandado de D. Duarte, o Infante D. Henrique promove nova expedição às Canárias²⁴⁹, e manda a Afonso Gonçalves Baldaia, na companhia de Gil Eanes, para descobrir mais adiante.²⁵⁰

²³⁸ Serrão, op. cit.

²³⁹ Fernando Brandão, op. cit.

²⁴⁰ Serrão, Idem.

²⁴¹ Fernando Branclão, op. cit., p. 23.

²⁴² Paviot, op. cit., p. 203.

²⁴³ Cardeal Saraiva, op. cit., p. 379.

²⁴⁴ Cardeal Saraiva, op. cit., p. 10.

²⁴⁵ Idem, Ibidem.

²⁴⁶ Paviot, op. cit., p. 234.

²⁴⁷ Góis, op. cit., p. 23.

²⁴⁸ Paviot, op. cit., p. 252.

²⁴⁹ Fernando Brandão, op. cit., p. 23.

²⁵⁰ Idem, Ibidem.

Chegaram a Angra dos Ruivos e regressaram, por escassearem os mantimentos.

Ainda em 1434, mandou o Infante a Rodrigo Rebelo, Pedro Reinel e João Colaço pelo interior da Senegâmbia, em busca do Preste João.²⁵¹

Em 1435, nova viagem de Gil Eanes e Afonso Lopes Baldaia passaram o Bojador até à Angra dos Ruivos²⁵²

A 11 de Janeiro de 1436, D. Duarte mandou ao Concílio de Basileia a sua embaixada, constituída pelo seu sobrinho Conde de Ourém, e D. Antão Martins, Bispo do Porto. Formavam a comitiva nobres de posição e letrados. Partiram a cavalo, até Barcelona, onde os esperava uma galé, e alguns quilómetros mais adiante, em S. Feliú de Guixols, embarcaram numa nau, que os aguardava.

Essa nau transportava o Conde, o Bispo, os Doutores e respectivas comitivas, num total de 124 pessoas de distinção, 80 homens de armas, calculamos que pelo menos 60 tripulantes, num total de 264 pessoas; mas transportou ainda 29 cavalos do Conde mais 8 cavalos do Bispo, assim como a respectiva forragem. Esta nau, certamente de duas cobertas, tinha que ser bastante grande. Vejamos algum detalhe da viagem:

*“...e assi deram suas vellas com o vento de viagem, e acabo de quatro oras chegamos a huma carraqua, que diziam, que era a que predeo EIRey Daragam, sendo ella em poder de genoeses, a quem foi depois tomada pellos Catellaens. Esta carraqua era muy grande e muy temerosa, e era armada do comum de Barcelona para fazerem guerra aos sobreditos cuja fora a dita carraqua, e assi andava de armada, e trazia trezentos homens darmas, e vinhaã em ella dous cavalleiros, e dous Gentishomens do conselho de Barcellona. Outrossi quando nos chegamos perto da dita carraqua, ella se vinha a nos direita, que parecia que queria daar polla nossa nao e o mestre disse ao nosso capitão, e acompanhaa, esta carraqua, que assi se vem a nos, nem nos quer fazer boa companhia, vejamos se nos podemos sayr della a bolynas, e a nao era boa dorça, e assi nos saimos della hum bom pedaço, e ella atras nos...”*²⁵³

Esta nau do Conde de Ourém, para além de grande, ‘tinha mais do que uma vela, como vimos, e para ser boa de orça e andar a bolinas, teria que ter já três mastros, sendo grande, traquete e mezena latina, como viremos a comprovar adiante. Gastou-se, nesta embaixada, 11.900 coroas.²⁵⁴

Em 1435, o Infante manda de novo Baldaia e Eanes, que passada a Angra dos Ruivos, chegaram a uma enseada onde “soltaram dois cavaleiros” para penetrarem no sertão. Heitor Homem e Diogo Lopes de Almeida, assim se chamavam, foram atacados por 19 negros que feriram um no pé, o que os fez regressar ao navio, ficando o local com o nome de Angra dos Cavaleiros.²⁵⁵

Em 1436, os Ingleses apresaram 5 naus portuguesas, criando um incidente diplomático, visto que uma das naus levava correspondência para a Duquesa de Borgonha.²⁵⁶

²⁵¹ Idem, Ibidem.

²⁵² Brandão, op. cit., p. 62.

²⁵³ História Genealógica da Casa Real Portuguesa, Provas, Vol. V, 2a parte.

²⁵⁴ Faro, op. cit., p. 77.

²⁵⁵ Góis, op. cit., p. 23.

²⁵⁶ Paviot, op. cit., p. 70.

Perante protesto, apresaram a carga pertencente a flamengos e libertaram as naus após 15 dias.²⁵⁷

Segue a embaixada a Inglaterra de Álvaro da Cunha e Alvaro Pires Vyeira, que gastam 900 dobras,²⁵⁸ seguida de outra de Rolão Vaz, também à Inglaterra, gastando 235 dobras,²⁵⁹ e a de Vasco da Fonseca ao Duque de Borgonha, que gasta 205 dobras²⁶⁰.

Por esta altura, sai a embaixada de João Vaz de Almada ao Duque de Borgonha,²⁶¹

Ainda em 1436, chegou a L'Écluse, na Flandres, uma galé do rei de Portugal trazendo a bordo o Mestre de Ribeira Álvaro de Brito,²⁶² que ia servir o Duque da Borgonha na construção, reparação e apresto de navios. Levava consigo cem carpinteiros portugueses e galegos e asturianos. Quanto a nós, esta é uma prova indirecta que quem sabia construir navios segundo a mesma técnica, eram os povos do noroeste peninsular.

De Maio a Julho, construíram uma galé; Ao mesmo tempo, Álvaro de Brito supervisava a reconstrução de uma grande nau de Portugal, (seria aquela oferecida por D. João 1, em 1412 ?) de uma galiota do Duque e de mais dois barcos. Regressou a Portugal em 1437.²⁶³

Ainda neste ano, Afonso Lopes Baldaia desce a costa africana até ao Rio do Ouro e Pedra da Galé,²⁶⁴ e chega a l'Écluse uma galé de D. Duarte.²⁶⁵

Em 1436 foi construída em l'Écluse uma galé por carpinteiros portugueses e espanhóis.²⁶⁶

Ainda neste ano, é apresado um navio português e alugado por quinze dias para o cêrco de Calais.²⁶⁷

Em 1437, saú a malfadada expedição a Tânger. O fracasso desta expedição pode ser atribuído a um mau planeamento, de que resultou insuficiência de navios para transportar as tropas que no reino haviam sido arregimentadas. Fonseca²⁶⁸ diz que o Infante D. Henrique, já em Ceuta, ao fazer alardo da sua gente, encontrou 6.000 em vez dos 14.000 com que contava. Por outro lado, Lopes²⁶⁹ afirma que “..Tambem deu grande torva a mingua dos navios que faleceram nos fretes que os feitores de EI-Rei, tinham contratado; porque os de Flandes e Allemanha foram impedidos por guerras que entre si haviam, e os de Biscaya por deffesas dos officiais d'EI-Rei de Castela que o contrariaram...”.

²⁵⁷ Idem, p. 265.

²⁵⁸ Faro, op. cit., p. 78.

²⁵⁹ Idem, *Ibidem*.

²⁶⁰ Idem, *Ibidem*.

²⁶¹ Faro, *Ibidem*.

²⁶² Paviot, op. cit., p.73-74.

²⁶³ Idem, *ibidem*.

²⁶⁴ Brandão, op. cit., p. 24.

²⁶⁵ Paviot, op. cit., p. 267.

²⁶⁶ Idem, p. 268.

²⁶⁷ Idem, p. 277.

²⁶⁸ Fonseca, op. cit., p. 99.

²⁶⁹ Fernão Lopes, Crónica de El-Rei D. Duarte, Cap. 22.

Sabemos, portanto, que a esmagadora parte dos navios desta expedição seriam portugueses, e por outros documentos ²⁷⁰ sabemos que na expedição foram incorporadas muitas caravelas, quer de transporte, quer de pesca. No entanto, tendo em conta que foram transportados 6.000 soldados, muitos cavalos, armamentos e equipamentos de assalto, víveres e forragem, pode dizer-se que a armada portuguesa para a expedição a Tânger não poderia ter sido inferior a 150 navios. É uma simples conjectura, pelo que deixamos em branco o número de navios desta expedição e a incluímos nas acções navais sem registo de número de navios.

Ainda neste ano chega a L'Écluse o português Martim Afonso, acompanhado dos Mestres de Ribeira portugueses Jehan Boyennes (?) e Loys Heusson (?) que construíram, nesta cidade, a primeira caravela feita fora de Portugal. Voltaram a Portugal em 1438. Segundo Paviot ²⁷¹ esta caravela poderia ter sido utilizada por "...certains compagnons qui aloient sur mer en aucuns voyages et lieux secréz..." Esta caravela foi comandada por Martim Afonso, que recebeu do Duque, por este serviço, 26 libras de 40. ²⁷²

Total de navios utilizados neste reinado	>15
Acções navais sem registo de número de navios	7 (expedição a Tânger aqui incluída)

Regência do Infante D. Pedro

Alguns historiadores, e especialmente Alfredo Pinheiro Marques, têm tentado chamar a atenção para a notável actividade do Infante D. Pedro, e no seu impulso e favorecimento dos descobrimentos na costa ocidental africana, em oposição à conquista de territórios no norte de África. No entanto, e como diz Pinheiro Marques, a tese do "Infante Maldito" continua a ser perseguida pelo "establishment". Talvez um dia possamos encarar este assunto de frente. ²⁷³

Desde Agosto de 1438 a Janeiro de 1439, o Mestre de Ribeira João Afonso, que havia ficado na Flandres, construiu duas caravelas em grande segredo, numa margem do

²⁷⁰ Citado por Hernani Amaral Xavier, Da História, dos Descobrimientos, do Sigilo, e de outras Maravilhas, em vias de publicação, p. 147-148: "...Terees tal maneyra de emvyar as gales o mais çedo que se poder escusar porquanto non vão esquipadas nem se podem esquipar / Segundo os poucos mareantes que uão na armada, e aÍnda qu.e as quisesem esquipar de besteyros e doutra gente serom melhores pera servyr em terra que non em elas. E porem non compre que agardem la o Jnuemo qua lhe poderia vyr algũ perjuizo que deus non mande. Sereis lembrado que as Caravelas porquanto vão muytas e he forçado que fação grande myngoia pera a governança da terra e abatymto nas rendas que mamdeis a mayor parte delas como se poderem escusar que asaz devem de ser algũas que de todo vão prestes pera pescar. e tal regra se tenha em as gales e carauelas que possuão aquy ser com a graça de deus no mes d(e) outubro, e muyto em espeçial vos encomendamos as barcas do carroto nos façais loguo emvyar o mais çedo que bem poderdes por as razões suso ditas".

²⁷¹ Paviot, op. cit., p. 106.

²⁷² Idem, p. 289.

²⁷³ Alfredo Pinheiro Marques, A Maldição da Memória do Infante D. Pedro, Vida e Obra do Infante D. Pedro. Ver ainda Artur Moreira de Sá, Alguns documentos referentes ao Infante D. Pedro.

Sena .²⁷⁴ A despesa total da construção e aprestos para as ditas caravelas vem publicada em Paviot, Portugal et Bourgogne ..., p.293 e seg. .

Em 1438, o Duque de Borgonha manda dar 9 libras e 8 shillings ao Arauto do rei de Portugal, Montemor, por ter “ido a certos lugares secretos”²⁷⁵.

Em 1439, o Infante D. Henrique recebe carta de mercê pela qual pode mandar cortar madeira para navios, casas ou outras obras nos pinhais régios do Ribatejo (pinho manso, não no Pinhal de Leiria?).

Em 1439, o Duque da Borgonha manda preparar um novo estaleiro, na Abadia de S. Bernardo, sobre o Escalda, próximo de Antuérpia, onde João Afonso irá construir uma grande nau de três mastros, fortemente armada, bem como os respectivos batéis e esquiifes, e uma caravela. Em 1441 ficaram prontos²⁷⁶.

Esta nau foi em socorro dos cavaleiros de Rhodes e segundo uma fonte catalã, teria mais de mil botes e vem talvez comprovar o que dissemos acerca da nau do Conde de Ourem, em 1435.

Em 1439, a carta de Gabriel de Valsecca, de Maiorca, já mostra as 9 Ilhas dos Açores²⁷⁷

Em 1440, para além da nova expedição de D. Fernando de Castro às Canárias,²⁷⁸ saíram duas caravelas a descobrir, não se sabendo mais nada sobre esta expedição²⁷⁹. Estas, seriam as duas primeiras caravelas a ser utilizadas nos Descobrimentos, mas não as utilizadas pela coroa portuguesa, como acabámos de ver.

Ainda em 1440, Dinis Fernandes, da Casa do Infante D. João, descobre o Rio Senegal, o que é confirmado por Cadamosto, quando em 1445 diz que o Senegal tinha sido descoberto há 5 anos.²⁸⁰

Em 1441, o Infante D. Henrique mandou Antão Gonçalves, num pequeno navio, que chegou a um local que ficou conhecido como Porto do Cavaleiro, e Nuno Tristão e Gonçalo Afonso, em caravelas, que atingiram o Cabo Branco.²⁸¹

Uma das caravelas construídas pelos portugueses para o Duque da Borgonha, provavelmente a de 1439, foi apresada nas águas de Perpignan capitaneada pelo português Afonso Dias²⁸², o que talvez indique que as manobras da caravela ainda não seriam totalmente acessíveis aos flamengos e necessitaria de capitão português.

Durante este ano, o Duque de Borgonha ofereceu a D. Afonso Vuma grande bombardarda, nomeada a “Dam” que, através do factor Pedro João, foi enviada a Portugal.²⁸³

Ainda neste ano, saíram com outros navios, Gonçalo de Sintra e Diego Anes Valadares, que atingiram a Furna e os Baixos de Arguim.²⁸⁴

²⁷⁴ Idem, pp. 106-107.

²⁷⁵ Paviot, op. cit., p. 289.

²⁷⁶ Idem, *Ibidem*.

²⁷⁷ Brandão, op. cit., p. 29.

²⁷⁸ Serrão, op. cit., p. 75.

²⁷⁹ Fonseca, op. cit., p. 104.

²⁸⁰ Cardeal Saraiva, op. cit., p. 12.

²⁸¹ Idem, *Ibidem*.

²⁸² Filipe Themudo Barata, op. cit., p. 13.

²⁸³ Paviot, op. cit., p. 319.

²⁸⁴ Fonseca, op. cit., p. 194. Outra fonte cita Gonçalo de Sintra e Dinis Dias.

Em 1442, Antão Gonçalves retornou ao Porto dos Lobos Marinhos a resgatar os mouros que cativara na viagem anterior.²⁸⁵

Em 1443, Nuno Tristão volta a sair com uma caravela e descobre as Ilhas de Arguim e das Garças.²⁸⁶

Paviot incluiu listagens de tripulação e despesas com a caravela, o barinel e a grande nau enviadas a Rhodes.²⁸⁷

Em 1444, Dinis Fernandes descobriu o Cabo Verde e a Ilha das Palmas.²⁸⁸ Gomes Pires, Antão Gonçalves e Diogo Afonso negociam, no Rio do Ouro, 2.442 varas de linho, tecido em Entre Douro e Minho.²⁸⁹ Nuno Tristão chega à Terra dos Negros, junto ao Rio Senegal.²⁹⁰

Gonçalo Velho Cabral a mando do Infante, saindo para descobrir para oeste, descobre a Ilha de S. Miguel.²⁹¹

Ainda em 1444, da Companhia de Lagos, saíram várias caravelas, comandadas por Lançarote, GilEanes, Estevão Afonso, Rodrigo Alvares, João Dias, Martim Vicente, João Vasques e outros, ‘que descobriram as Ilhas de Nar e Tider’.²⁹²

Neste ano, D.Afonso V estabelece a D.Henrique o privilégio de autorizar ou não as idas às Canárias.²⁹³

Em 1444, o Duque de Borgonha mandou arrestar todos os navios portugueses estantes em l’Écluse, por desacatos feitos ao Duque.²⁹⁴

Em 1445, Gonçalo de Sintra saíu numa caravela e acabou por morrer na Angra de Gonçalo de Sintra,²⁹⁵ Luís de Cadamosto, a convite do Infante D. Henrique e na companhia de Vicente Dias, de Lagos, após extensa viagem encontraram duas caravelas, em que tinham saído António da Nola, genovês, e alguns criados do Infante. Em conjunto, chegaram ao Rio da Gâmbia.²⁹⁶

Número de navios utilizados durante a Regência de D. Pedro	>28
Ações navais sem registo de número de navios	3

²⁸⁵ Cardeal Saraiva, op. cit., p. 14.

²⁸⁶ Idem, Ibidem.

²⁸⁷ Paviot, op. cit., pp. 324-356.

²⁸⁸ António Moreira/Alcino Pedrosa, *As grandes datas da História de Portugal*, p. 52.

²⁸⁹ Idem, Ibidem.

²⁹⁰ Brandão, op. cit., p. 31.

²⁹¹ Idem, ibidem.

²⁹² Cardeal Saraiva, op. cit., p. 14.

²⁹³ Hist. Port. em datas, op.cit., p. 66.

²⁹⁴ Paviot, op. cit., p. 358.

²⁹⁵ Quintella, op. cit., p.112.

²⁹⁶ Cardeal Saraiva, op. cit., pp. 17-18.

D. Afonso V

Em 1446, saíram de novo Luís de Cadamosto e António da Nola, acompanhados por um criado do Infante, cada em sua caravela. Chegaram ao Rio Grande.²⁹⁷

Ainda em 1446, saíram em 3 caravelas para o Rio do Ouro, com Antão Gonçalves, Diogo Afonso e Gomes Pires, tendo deixado na terra a João Femandes.²⁹⁸

Nuno Tristão que tinha saído numa caravela, chegou um pouco a sul do Rio do Ouro.²⁹⁹

Em 1446, o Duque de Borgonha dá a “Sacquevin” (Sacavém), arauto do Conde Corin (de Ourém) e a Guiné, arauto do Infante D. Henrique, que tencionam fazer uma viagem às terras do Preste João e a Sacquevin, quando do seu regresso dessa mesma viagem a Alexandria e para lá em lugares longínquos, que regressa ao seu Mestre.³⁰⁰

Igualmente em 1446, saíram em 3 caravelas Antão Gonçalves, Garcia Mendes e Diogo Afonso, para ir buscar João Femandes onde o primeiro o havia deixado há já 7 meses.³⁰¹

Gonçalo Pacheco, Tesoureiro da Casa de Ceuta, obteve autorização do Infante para, à sua custa, mandar um navio à costa de África. Foi seu Capitão Dinis Anes da Grã. Com ele viajaram duas caravelas, de Álvaro Gil e Mafaldo.³⁰²

Em 1446, o Duque de Borgonha enviou Fernando de Miranda e o passavante Désir em embaixada ao rei de Portugal.³⁰³

Neste ano ainda, mandou o Infante a Nuno Tristão como comandante de uma caravela, para passar além do Cabo dos Mastros. Foi morto no Rio Grande. Desbaratada a tripulação da caravela pelos indigenas, escaparam os 5 que nela tinham ficado, o escrivão e quatro grumetes, que mau grado a inexperiência, conseguiram regressar a Lagos, numa viagem de 2 meses. Esta viagem é a prova firme de que, nesta altura, qualquer mareante português tinha os conhecimentos rudimentares de marinharia e navegação para levar a bom termo tal viagem.³⁰⁴

Finalmente e ainda em 1446, saíram de Lagos dez caravelas, comandadas-em-chefe por Gil Eanes, e tendo por capitães Fernão Valarinho, Estevão Afonso, Lourenço Dias, João Fernandes Piloto, Diogo Gonçalves, Gomes Pires e outros, regressando sem grande sucesso.³⁰⁵

Álvaro Fernandes, numa caravela, chegou ao Rio de Tabite e Ilha dos Bancos.³⁰⁶

²⁹⁷ Cardeal Saraiva, op. cit., p. 19.

²⁹⁸ Idem, p. 21.

²⁹⁹ Quintella, op. cit. p. 135.

³⁰⁰ Paviot, op. cit., p.

³⁰¹ Quintella, op. cit., p. 138.

³⁰² Cardeal Saraiva, op. cit. p. 12.

³⁰³ Paviot, op. cit., pp. 365-366.

³⁰⁴ Quintella, op. cit., p. 138.

³⁰⁵ Idem, *Ibidem*.

³⁰⁶ Idem, p. 149.

Em 1447, Gomes Pires comandou duas caravelas para tentar firmar um comércio regular no Rio do Ouro.³⁰⁷

Uma caravela comandada por Diogo Gil, fez o resgate e voltou com o primeiro leão de que houve notícia em Portugal.³⁰⁸

Ainda em 1447, apareceu na corte um fidalgo recomendado pelo Rei da Dinamarca, que se chamava Wallart e queria “ir a descobrir”; o Infante mandou armar um navio³⁰⁹ e deu o seu comando a Fernão Afonso. Numa escaramuça com negros o dinamarquês perdeu a vida e Fernão Afonso regressou a Portugal.

Neste ano, vindo de Londres, passa por Lisboa o cartógrafo André Bianco, autor de um famoso mapa-mundi de que já falámos atrás.³¹⁰

Em 1447 chega a Bruges o Rei d’armas do rei de Portugal, a quem o Duque dá 60 libras.³¹¹

Em 1449, chegam a Bruges o passavante do Infante D. Pedro, de Portugal e Rodrigo Leonardes, cavaleiro, enviados de Portugal.³¹²

Confirmação geral de todos os privilégios e liberdades concedidos aos carpinteiros e petintais que serviam nos navios del-Rei.³¹³

Em 1450, João Pires, constrói fustas na l’Écluse, para o Duque da Borgonha.³¹⁴

Em Setembro de 1451 saíram dois navios com cavalos, mulas e criadagem para preparar a viagem por terra da Infanta D. Leonor³¹⁵. A 12 de Novembro, partiu a luzida armada de nove navios a levar a Infanta D. Leonor a seu esposo, o Imperador Frederico III da Alemanha. O Capitão-Mór era o Marquez de Valença. A armada constava de uma “carraca”, que levava oito cavaleiros e outros nobres e homens de armas do Marquez, com a respectiva criadagem, a Princesa e o seu séquito (mais de trinta pessoas). os embaixadores do Imperador e seus criados, um cavaleiro do ducado de Caríntia e dois doutores, um em Teologia e outro em Medicina.

Diz Valkenstein que ao todo iam 500 pessoas nessa nau. Na maior nau a seguir, além do nobre capitão, o Bispo de Coimbra e séquito, seguiam muitos cavaleiros e homens de armas. Além destas duas naus grossas, iriam ainda mais três naus grandes, duas naus menores, duas caravelas e oito barcas metidas nas naus.

Para se fazer uma idéia do tamanho de uma das barcas (e consequentemente da nau que a transportava), a queia na nau grossa capitânea, meteu a bordo 48 marinheiros. para rocegar o fundo em busca de 3 âncoras perdidas numa tempestade.

³⁰⁷ Idem, p. 150.

³⁰⁸ Idem, p. 151-153.

³⁰⁹ Quintella, op. cit. p. 153. Este navio não devia ser caravela, visto que uma das causas apontadas para a viagem ter durado 6 meses foi a de ter que lutar com ventos contrários.

³¹⁰ *Hist. Port. em Datas*, p. 67.

³¹¹ Paviot, op. cit., p. 369.

³¹² Idem, pp. 376-377.

³¹³ *Hist. Port. em Datas*, p. 68.

³¹⁴ Paviot, op. cit., p. 378.

³¹⁵ Nicolau Lanckman de Valkstein, *Diário de Viagem do Embaixador*, p. 55.

Ainda em 1451, Diogo de Teive, desembarca na Terceira, Açores. ³¹⁶

Em 1452, Diogo de Teive descobriu as ilhas das Flores e do Corvo ³¹⁷ que aparecem designadas como S.Tomás e Santa Maria num mapa que pertenceu ao Infante D.Henrique.³¹⁸

Ainda em 1452, chega a Bruxelas o arauto Lisboa, do rei de Portugal. ³¹⁹

Em 1453, viagem das caravelas de Cid de Sousa e Nuno Antunes de Góis, para além do Rio de S. João. ³²⁰

Em 1455, o veneziano Alvise de Ca da Mosto, ao serviço do Infante, sai com Vicente Dias numa viagem de exploração, numa caravela de 54 tonéis. Virá a encontrar-se com duas caravelas, numa das quais ia Antoniotto Usodimare, também ao serviço do Infante.³²¹

Em 1456, Ca da Mosto e António de Noli em duas caravelas, acompanhadas de outra do Infante, chegam a algumas ilhas de Cabo Verde. ³²²

Diogo Gomes, no comando de 3 caravelas, atinge o Rio Francasso (Canal de Geba) e arquipélago de Bijagós ³²³

Em 1457, perante os constantes desacatos praticados pelos piratas franceses, D. Afonso V determinou mandar armar uma esquadra para os castigar, com vinte naus grossas e muitos outros navios, comandados pelo almirante Ruy de Mello. Esta expedição foi cancelada pela necessidade de prestar auxílio a Ceuta. ³²⁴

Neste ano, a pedido de D. Afonso V, Frei Mauro termina em Veneza o seu famoso Mapa-mundi. ³²⁵

Em 1458, saiu de Setúbal a armada que iria conquistar Alcácer Seguer e pela qual esperavam em Lagos outros navios, num total de duzentas e oitenta velas e transportando 22.000 homens. ³²⁶ Acenheiro dá somente 90 velas. ³²⁷

Ainda neste ano foi enviada uma armada de vinte e seis naus para construir a *cou-raça* de Alcácer Seguer. ³²⁸ além de três caravelas sob a capitania de Diogo Gomes, João Gonçalves Ribeiro e Nuno Fernandes de Beja, que chegaram ao Rio da Gâmbia. ³²⁹

Neste ano, D. Afonso V promulga a legalização da prática do corso.³³⁰

Em 1459, o rei de Portugal envia em embaixada ao Duque de Borgonha o seu arauto Alcácer. ³³¹

³¹⁶ Brandão, op. cit., p. 34

³¹⁷ Serrão, op. cit., p. 78.

³¹⁸ *Hist. Port. em Datas*, pp. 68-69. Estas viagens têm que ser de confirmação. Ver nota 116.

³¹⁹ Paviot, op. cit., p. 384.

³²⁰ Fonseca, op. cit., p. 108.

³²¹ Idem, *Ibidem*.

³²² Brandão, op. cit., p. 36.

³²³ Idem, *Ibidem*.

³²⁴ Pyna, op. cit., p. 774.

³²⁵ *Hist. Port. em datas*, p. 70.

³²⁶ Quintella, op. cit., p. 160.

³²⁷ Acenheiro, op. cit., p. 262.

³²⁸ Faro, op. cit., p. 70.

³²⁹ Fonseca, op. cit., p. 109.

³³⁰ *Hist. Port. em datas*, p. 70.

³³¹ Paviot, op. cit., p. 407.

Ainda neste ano, concedida carta de privilégio aos moradores de Portimão isentando de impostos a importação de mastros e vergas.³³²

Em 1460, foi despachado Soeiro Mendes para reconstruir a fortaleza de Arguim.³³³

Diogo Gomes, numa grande caravela, partiu para a Guiné, vindo a encontrar outras duas caravelas, onde iam Gonçalo Ferreira e Usodimare.³³⁴

Ainda entre 1460 e 1461, Pedro de Cintra, com duas caravelas, chega à Serra Leoa.³³⁵

Entre 1461 e 1462, Diogo Afonso descobre as Ilhas de Santa Luzia e S, Nicolau, no arquipélago de Cabo Verde³³⁶

Em 1461, o rei de Portugal enviou o seu passavante João Mers (?) ao Duque de Borgonha.³³⁷

Em 1462, ida a Ceuta de D. Afonso V, levando 2000 de cavalo. Pela quantidade de cavaleiros e pela despesa feita, 35.000 dobras, a frota não deve ter sido pequena, mas o mh-nero de navios não vem mencionado em quaisquer documentos.³³⁸

Entre 1462 e 1463, fizeram-se várias armadas de socorro a Alcácer, Ceuta e Arzila, em que se gastaram 81.300 dobras (mais do dobro do que havia gasto com a ida de D.Afonso V a Ceuta).³³⁹

Descobrem-se as ilhas de S. Antão e S. Vicente, no arquipélago de Cabo Verde.³⁴⁰

Ainda neste ano de 1462, saiu a embaixada de D. Fernando de Castro Cegonha, Dr. Pedro Falleiro e Pero Gonçalves a Eduardo IV de Inglaterra, para debater os vários problemas derivados das infracções, de um lado e outro, às Ligas e Alianças existentes entre os dois países. Aceite a justeza dos problemas postos pelos embaixadores, Eduardo IV promete refrear os atentados e punir os infractores.³⁴¹

Seguem-se mais duas embaixadas, a de GilAnnez a Inglaterra³⁴² e de Nuno de Almeyda, ao Duque da Borgonha.

Em 1467 O Duque de Borgonha encarregou Martim Afonso de Oliveira de construir uma barca.³⁴³

Em 1468, Grazioso Benincasa faz a sua Carta em que assinala pela primeira vez as Ilhas de Cabo Verde e cinco novos topónimos entre aquele Cabo e o Mesurado.³⁴⁴

³³² *Hist. Port.em Datas*, p. 71.

³³³ Fonseca, op.cit. p. 110.

³³⁴ Idem, Ibidem.

³³⁵ Idem, p. 111.

³³⁶ Idem, Ibidem.

³³⁷ Paviot, op. cit., p. 409.

³³⁸ Faro, op. cit. p. 70.

³³⁹ Idem, Ibidem.

³⁴⁰ *Hist. Port. Datas*, p. 72.

³⁴¹ Faro, Idem.

³⁴² Idem, Ibidem.

³⁴³ Paviot, op. cit. p. 418.

³⁴⁴ *Hist. Port. Datas*, p. 72.

Em 1469, D. Fernando preparou uma grande armada (não se sabe de quantos navios), assaltou, conquistou e destruiu Anafé.³⁴⁵ Jorge Faro julga que esta expedição teria sido a S. Bartolomeu, nas Canárias.³⁴⁶

Neste ano, D. Afonso V «andava ocupado com os negócios do Reino, pelo que arrendou a Fernão Gomes, honrado cidadão de Lisboa, o negócio da Guiné por cinco anos» à razão de duzentos mil réis por ano, desde que, em cada ano, descobrisse 100 léguas de costa.³⁴⁷

1470, Carlos da Borgonha paga aos mestres de dezasseis navios portugueses estantes em L'Écluse,³⁴⁸ para que eles, seus navios e tripulações, complementem a sua frota de guerra. Os mestres e navios, foram:

- Diogo Gil, na “Barbeira”, Fernando de São Jacques, na “S. João”, Diogo Gonçalves, na “Sta Catarina”, Pedro Nunes, na “Cheneviere”, João Afonso, na “Carvron”, João Gonçalves, na “Icona”, João Lourenço, na “Panoa”,

Rodrigo Eanes, na “Vintaneira”, Luis Afonso, na “S. Cristovão”, João Eanes, na “Dispens'eira”, Diogo Afonso, na “Borralha”, Diogo Rodrigues, na “Giralda”, Gonçalves Eanes, na “Baldaia”, Afonso Gil, na “S. Salvador”, João Eanes, na “Sto. António” e João Pires, na “Santiago”.

Em 1470, Soeiro da Costa descobriu o rio de seu nome

Em Maio de 1470, o Duque de Borgonha presenteou com 12 libras e meia um tocador de órgão a bordo de “...un grant navire de Portugal ...”, que para ele tocou quando visitou o navio. Será esta grande nau a Lopiana, que iremos encontrar em 1476 comandada por D. Pedro de Ataíde?³⁴⁹

Em 1470/71, Diogo Gomes, que tinha arrendado em 1469 o Comércio da Guiné, com a obrigação de continuar os Descobrimentos ao longo da Costa de África, manda João de Santarém e Pedro Escobar a descobrir, tendo chegado à costa da Mina.³⁵⁰

O Duque da Borgonha doa algumas somas importantes a 8 bombardeiros portugueses, por serviços prestados a bordo de alguns navios portugueses e ainda ao contra-mestre da nau Sto. António de Portugal.³⁵¹

Neste ano de 1470, porque os piratas bretões faziam grandes estragos nos navios portugueses da Carreira da Flandres, D. Afonso V e o Príncipe D. João, não só armaram sobre os Bretões, como deram licença a seus vassallos que pudessem reprezar em toda a fazenda que fosse de sугeitos do Duque da Bretanha, e o estrago foi tão grande, que os bretões não se atreviam a fazer-se ao mar, o que levou este Duque a pedir a ratificação das pazes, ficando as partes com perdas e ganhos em relação ao passado..

³⁴⁵ Quintella, op. cit., pp. 173-174.

³⁴⁶ Faro, op. cit. p. 71

³⁴⁷ *Hist. Port. em Datas*, p. 72

³⁴⁸ Paviot, op. cit., p. 440 e seg.

³⁴⁹ Idem, p. 447

³⁵⁰ Quintella, op. cit., p. 175

³⁵¹ Paviot, op. cit., p. 446

Em 1471 são descobertos o Cabo Formoso e a Ilha de S.Tomé, por João de Santa-rém e Pedro Escobar.³⁵²

Ainda em 1471, sai Fernão Nunes de Mascarenhas para a Guiné, possivelmente numa caravela.³⁵³

Pedro de Ataíde sai para o Cabo de Gué.³⁵⁴

No mesmo ano de 1471, preparava D.Afonso V e o Príncipe D.João a armada para atacar Arzila,³⁵⁵ com uma frota de trezentas e oito velas, entre naus grossas, galés e outro navios, diz Duarte Nunes de Leão.

- mas Acenheiro diz que foram 338 velas, op. cit p. 270, op. cit.

- trezentas e trinta e oito velas, confirma Damião de Góis, op. cit, entre naus grossas, galeões, galés, fustas e outros navios de carga,

- quatrocentas e setenta e sete velas, diz Rui de Pina, op. cit.

Mas tendo tido notícia do assalto que os ingleses tinham feito a 12 naus portuguesas, no Canal da Mancha, ao regressar de Arzila, mandou apregoar guerra geral contra Inglaterra e passou cartas de marca contra os navios dos seus súbditos, e preparava uma forte armada de punição com carracas, naus grossas e navios pequenos em grande número. Desta armada de punição, alguns navios chegaram certamente a sair, pois para a armada que saiu contra os ingleses, comandada por D.Afonso de Castro e Pedro Falião, gastaram-se 12.000 dobras, quantia não pequena,³⁵⁶ se tivermos em atenção que a armada de Pero de Ataíde ao Cabo de Gué, a seguir citada, custou apenas 800 dobras.³⁵⁷

Subido de novo ao trono o Rei Eduardo, seguiram-se mais duas embaixadas a Inglaterra, a de João Fogaça, e a de Gileanes. Perante esta pressão, Eduardo IV, prometeu devolver navios e mercadorias, pelo que em 1473 saiu para a Inglaterra a embaixada de João de Elvas, com “pleno e inteiro poder para demandar exIgl re receber do dito Rei de Inglaterra ... a restituição de alguns navios com mercadorias, pertencentes aos seus súbditos, que haviam sido tomadas por alguns ingleses, comandados pelo bastardo Faucombridge, quando os ditos navios regressavam de Flandres, no mês de Março”³⁵⁸. e” como de facto foram devolvidos, e pediu aos portugueses para ratificar o Tratado de Amizade, para que enviou os seus embaixadores, que o Chanceler-mor foi receber à Galiza, gastando 320 dobras.³⁵⁹

³⁵² Góis, op. cit., Cap. CI, p. 208.

³⁵³ Fernando Brandão, op. cit., p. 42. Idem, Ibidem.

³⁵⁴ Idem, Ibidem.

³⁵⁵ Quintella, op. cit., p. 175.

³⁵⁶ Faro, op. cit., p. 73.

³⁵⁷ Idem, p. 81.

³⁵⁸ Ver Pina, op. cit., Cap. CLXII, p. 818; Damião de Góis. *Chronica do Príncipe D. João*, Cap. XX, p. 60, e Duarte Nunes de Leão, *Cronica e vida dei Rey D. Afonso, o V*, IN *Crónicas dos Reis de Portugal*, Cap. XXXIX, pp. 901-902.

³⁵⁹ Faro, op. cit., p. 82.

Neste período, gastaram-se 15.000 dobras “...*pera armadas meudas para cossairos que andão nesta costa.*”³⁶⁰

Em Abril de 1472, o Duque de Borgonha enviou o Cavaleiro Gillequin Spillâert, Maistre Nicolas Bouesseau, secretário do Duque, e Lopo da Guarda, conselheiro e físico do Duque, em embaixadas aos Duques da Guiana e da Bretanha e aos reis de Portugal e Inglaterra.³⁶¹

Estas embaixadas, dado os destinatários e o assunto “...*pour certaines grans matieres et affairfs secretz, dont mon di seigneur ne veult. autre declaracion ici estre faicte.:*”, devem dizer respeito ao apresamento das 12 naus portuguesas no Canal, por Warwick, em 1471, e ao surto de pirataria desenvolvido por Bretões e Gascões.

Em 1472, a mando de Fernão Gomes, Fernão de Pó descobre os Camarões e a Ilha de seu nome³⁶² João de Santarém e Pedro Escobar descobrem a Ilha de Ano Bom, o Benim e a Ilha do Príncipe³⁶³

Em 1473, Lopo Gonçalves passa o Rio do Gabão e o cabo de seu nome³⁶⁴

Neste ano, D. Afonso V concede a Rui Gonçalves da Câmara “...*uma Ilha que ele por si ou seus navios achar.*”³⁶⁵

Em 1474, D. Afonso V doa a Fernão Teles “...*quaisquer ilhas que indo ele ou mandando seus navios ou homens nas partes do mar oceano...achar.*”³⁶⁶

Ainda neste ano, por carta régia, D. Afonso V concede privilégios em impostos e materiais aos construtores de naus³⁶⁷

1474: D. Afonso V manda publicar duas leis importantes para o nosso estudo: a de 31 de Agosto, em que determina

“...*que qualquer pessoa, de qualquer previniência, estado e condiçom que seja, que aas ditas partes da guinee for ou mandar trautar, nem resgatar, nem guerrear ou mouros tomar sem licemça e autoridade nossa, moira por ello e per esse meesmo factio perca todollos beens que tiver.*”³⁶⁸

logo seguida da de 10 de Setembro que diz que

“...*quaesquer pessoas do Reino que armarem navios devem prestar fiança aos officiaes dos lugares onde os armarem, antes de partirem, comprometendo-se a não irem fazer dano aos aliados do Rei e do Reino.*”

devendo para o futuro toda a pessoa que quisesse armar navio para andar de armada, perseguindo corsários, fazer sabê-lo ao Rei, conseguir dele licença, exibindo a certidão dos oficiais da vila ou lugar em que deveria armar o navio em como prestou fiança.³⁶⁹

³⁶⁰ Idem, *Ibidem*.

³⁶¹ Paviot, op. cit., pp. 454-455.

³⁶² Quintella, op. cit., p. 183.

³⁶³ Brandão, op. cit., p. 42.

³⁶⁴ Idem, p. 43.

³⁶⁵ Idem, *Ibidem*.

³⁶⁶ Idem, *Ibidem*.

³⁶⁷ Faro, op. cit., p. LXX-LXXI.

³⁶⁸ Idem, p. 73.

³⁶⁹ Menezes, *Medidas Sanitárias*, op. cit., p. 7.

Em 1474, pagamento de 22.000 dobras ao corsário Cullam, por serviços prestados ao Rei no descerco de Ceuta, tentado por mouros e castelhanos ³⁷⁰.

D. Afonso V dava a estes corsários que com ele trabalhavam o nome de “Vassalos Corsários” ³⁷¹

Em 1475, Rui de Sequeira descobre o Cabo de Sta. Catarina ³⁷²

Ainda neste ano, nova concessão régia a Fernão Teles, em ampliação da anterior, concedendo-lhe quaisquer ilhas que viesse a descobrir, incluindo a das Sete Cidades. ³⁷³

Em 1476, embarca D. Afonso V para França, numa grande urca, integrada numa frota de dezasseis navios ³⁷⁴ Acenheiro diz 16 navios e mais uma urca. ³⁷⁵

Ainda em 1476, o corsário Cullam, que havia sido recebido em Lagos, com grande magnimidade, por D. Afonso V, junta-se a Pedro de Ataíde, homem do mar, armador e corsário, que comandava a *grande nau Lopiana* e outros navios em armada por aquelas paragens contra Castela. ³⁷⁶

Sabendo-se os abusos dos piratas no Cantábrico e na Mancha e dos franceses e castelhanos no Atlântico, D. João, ainda príncipe, concede as quaisquer pessoas, mesmo não sendo profissionais das marinhas, autorização para armar navios ou caravelas para o corso, cedendo-lhes a quinta parte que cabia à Coroa e outorgando-lhes outros benefícios ³⁷⁷

Em 1478, D. Afonso V e o Príncipe D. João mandaram George Correia e Mem Palha, cada um com sua armada, a correr a costa da Guiné, e ambos, nas paragens da Mina, desbarataram trinta e cinco naus e navios de Castela, comandados por Pedro de Covides. Trouxeram navios e prisioneiros para Lisboa, incluindo grande quantidade de ouro que já haviam resgatado ³⁷⁸.

Mas segundo Vítor L. Gaspar Rodrigues, ³⁷⁹ que cita Perez Embid, ³⁸⁰ ainda em 1480, duas Leis de D. Afonso V: uma manda deitar ao mar as tripulações de navios estrangeiros encontrados ao sul das Canárias, a outra condena a açoites, confiscação de bens e degredo todos os que fizessem negócio com as conchas existentes no litoral de Cabo Verde, sem licença real. ³⁸¹

³⁷⁰ Brandão, op. cit., p. 43.

³⁷¹ *Hist. Port. em Datas*, p. 74.

³⁷² Brandão, op. cit., p. 50.

³⁷³ *Hist. Port. em datas*, p. 74.

³⁷⁴ Faro, op. cit., p. 183.

³⁷⁵ Acenheiro, op. cit.

³⁷⁶ Faro, op. cit., p. 73.

³⁷⁷ Menezes, op. cit, p. 7.

³⁷⁸ Góis, op. cit p. 208.

³⁷⁹ Vítor L. Gaspar Rodrigues, *Os Descobrimientos e Exploração do Litoral Africano de Gil Eanes a Bartolomeu Dias*.

³⁸⁰ Florentino Perez Embid, *Los Descubrimientos en el Atlántico y la Rivalidad Castellano-Portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*.

³⁸¹ *Hist. Port. em datas*, p. 75.

Entre 1480 e 1485, começam a elaborar-se os primeiros guias de navegação pela altura do Cruzeiro do Sul e pelo Sol e a tabela da Declinação Solar, com as respectivas tábuas.³⁸²

Número de navios utilizados neste reinado	>774
Acções navais sem registo de número de navios	9, sendo 3 de grande envergadura.

D. João II

Em 1481, antes da morte de D. Afonso V, mandou-se uma armada contra os Turcos, para libertar Trento, seguindo 20 navios e uma nau, comandados pelo Conde Garcia de Menezes, filho de D. Duarte de Menezes. A nau era uma “forte nau”, no dizer de Acenheiro.³⁸³

O Papa saíu de Roma duas léguas para ver a Armada e ouviu a predicação de duas horas, em latim, de D. Garcia, que já era Bispo de Évora e de tal modo apreciou que o fez também bispo da Guarda ³⁸⁴

Em 1481, Diogo de Azambuja comandando uma frota de 2 urcas e 9 caravelas, dirigiu-se à costa da Mina para o local onde ia edificar uma fortaleza que garantisse o normal comércio já estabelecido. Foi concluído o forte nesse ano, com o nome de S. Jorge da Mina. As duas Urcas foram desmanchadas.³⁸⁵

Em 1482, o Duque de Borgonha enviou a Portugal, em embaixada, Álvaro Eanes de Castelo Branco, “...pour matieres et affaires secretz ...” ³⁸⁶

Em 1482, saíu Diogo Cão, com o objectivo de passar além do Cabo de Santa Catarina, e descobriu o Rio Zaire ³⁸⁷.

Em 1483, D. João II concede a Fernão Dulmo a continuação dos seus descobrimentos para Ocidente. ³⁸⁸

Em 1484, D. João II concede a Fernão Domingues do Arco a concessão de uma ilha que teria avistado a oeste ³⁸⁹

³⁸² Idem, p. 75 Esta informação corresponde a uma tentativa de corrigir afirmações erradas, porque se tem confundido, no tempo, três métodos diferentes de calcular latitudes; o método que utilizava quadrante e Estrela Polar, para o qual havia sido composto o Regimento da Estrela Polar, cujos rudimentos já estavam estabelecidos para a sua utilização em terra, desde pelo menos o século XIII, logo, muito anterior a 1480; o que passou a utilizar o Cruzeiro do Sul, cuja necessidade se teria sentido antes de se ter chegado ao Golfo da Guiné; e o que passou a utilizar o Sol e o Astrolábio, para o qual foi necessário desenvolver o Regimento do Sol e as Tabelas da Declinação Solar, como se sabe.

³⁸³ Acenheiro, op. cit., p. 282-283.

³⁸⁴ Idem, *Ibidem*.

³⁸⁵ Garcia de Resende, *Chronica del-Rey Dom Jaom II*, p.30.

³⁸⁶ Paviot, op. cit., p.

³⁸⁷ Fonseca, op. cit., p. 125.

³⁸⁸ Quintella, op. cit., p. 126.

³⁸⁹ Fernando Brandão, op. cit., p. 51.

Volta a sair Diogo da Azambuja, acomanhado de Martinho da Boémia, numa frota armada de número não especificado, chegando à Serra Parda.³⁹⁰

Ainda em 1484, João Dias e Lopo dinís vão a Lukala comprar ouro, prata e cereais, que descarregam em Lagos.³⁹¹

Em 1485 D.João II manda Fernando Pó a descobrir a Costa do Benin.³⁹²

Em 1486, saiu João Afonso de Aveiro, que subindo o Rio de Benin, atingiu o Reino do mesmo nome. Trouxe, de presente do rei destas terras, a primeira pimenta da Guiné.³⁹³

Neste ano, D.João II terá enviado Frei António de Lisboa e Pedro de Montarroio ao Levante, em busca da terra do Preste João.³⁹⁴

Ainda em 1486, cartas régias de D. João II a Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito, concedendo-lhes as terras que descobrissem por sua conta.³⁹⁵

Sai uma grande caravela carregada de pólvora e salitre, em auxílio de D. Fernando e D. Isabel, que cercavam Málaga.³⁹⁶

Ainda neste ano, segue uma caravela bem armada, com larga soma de dinheiro, para comprar tecidos preciosos para o casamento do príncipe D.Afonso.³⁹⁷

Segue para Inglaterra uma caravela bem armada, em que Alvaro de Caminha tentava trazer para Portugal o foragido Conde de Penamacor.³⁹⁸

Em 1487, manda D. João II Mem Rodrigues e Pedro de Astoniga internarem-se pelas terras dos Fulos para saberem novas do Preste João.³⁹⁹

Seguem para Tombuctu e Tucuroi, a mando de D. João II, Pero de Évora e Gonçalo Eanes, também para saberem do Preste João.⁴⁰⁰

Por outro lado, manda D. João II a Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, para Oriente, por terra, em demanda do Preste João.⁴⁰¹

Neste ano de 1487, planeou-se uma incursão em África, comandada por D. Diogo de Almeida, com trinta navios, de que faziam parte muitas taforeas.⁴⁰²

Prepara-se nova armada de trinta caravelas e taforeas, comandada por Fernão Martins Mascarenhas, que talaram os campos de Alcácer Quibir.⁴⁰³

³⁹⁰ Idem, *Ibidem*.

³⁹¹ José Manuel Garcia, *Tópicos para a acção do Aslgarve na História dos Descobrimentos*, Cadernos Histórico I, Câmara Municipal de Lagos, Lagos, s/d.

³⁹² Fonseca, *op. cit.*, p. 136.

³⁹³ Quintella, *op. cit.*, p. 126.

³⁹⁴ Brandão, *op. cit.*, p. 51.

³⁹⁵ Idem, *Ibidem*.

³⁹⁶ Fonseca, *op. cit.*, p. 132.

³⁹⁷ Idem, pp. 133-134.

³⁹⁸ Idem, *Ibidem*.

³⁹⁹ Fernando Brandão, *op. cit.* p. 53.

⁴⁰⁰ Idem, *Ibidem*.

⁴⁰¹ Fonseca, *op. cit.*, pp. 135-136.

⁴⁰² Idem, *Ibidem*.

⁴⁰³ Idem, *Ibidem*.

Em 1487 saíu Bartolomeu Dias, comandando duas caravelas e uma naveta de mantimentos. Eram Capitães dos outros navios João Infante e Pedro Dias. Depois de uma viagem muito trabalhosa e longa, passaram o Cabo das Tormentas,⁴⁰⁴ a que D. João II daria o nome de Cabo da Boa Esperança.⁴⁰⁵

Por causa da fundação da Vila da Graciosa, no Rio de Larache, fizeram-se várias armadas entre 1488 e 1489: Gaspar Jusarte comanda uma armada de quatro taforeias para iniciar a obra, D. Pedro de Castelo Branco, com vários navios, comanda a primeira expedição de socorro, Aires da Silva, comanda uma segunda esquadra de apoio, composta por vários navios, e a terceira esquadra de auxílio é comandada pelo Conde de Monsanto, com pelo menos vinte navios. Segundo Braamcamp Freire, neste dois anos, saíram para o Norte de África quarenta e oito navios.⁴⁰⁶

Também de acordo com o autor acima citado, as expedições à Guiné neste mesmo período de tempo utilizaram catorze caravelas.⁴⁰⁷

Em 1489, recebe D. João II, em Beja, o embaixador do rei do Congo.⁴⁰⁸

Ainda neste ano, é baptizado o rei de Bemobi, que governava entre a Gâmbia e o Senegal.⁴⁰⁹

Neste ano, todas as caravelas de Lagos foram requisitadas para varregar trigo nos Açores para as fortalezas de Marrocos. Esta acção teria sido comum antes e depois deste ano.⁴¹⁰

Em 1490, perante a ameaça dos mouros reconquistarem Ceuta, preparou-se uma armada de cinquenta navios, comandados por D. Fernando de Menezes, que acabaram por atacar Targa.⁴¹¹

Parte a expedição ao Congo, chefiada por Gonçalo de Sousa.⁴¹²

Entre 1490 e 1491, mandou D. João II construir a nau “*S. Christovão*”, de 1000 tonéis, a maior, mais forte e melhor armada que até aí já fora vista, que fez uma única viagem ao Levante, comandada por D. Álvaro da Cunha, em representação, ficando depois em guarda ao Tejo, entre a Trafaria e Belém.⁴¹³

⁴⁰⁴ Quintella, op. cit., pp. 201-205. Quintella confunde-se nas datas, principalmente por ter acreditado que o Bartolomeu Dias, capitão da nau Figa, era também o descobridor, convicção que também Fonseca seguiu. O erro é admissível, dado que a data anterior da partida é dada pela maior parte dos cronistas, incluindo João de Barros, que a situa em Agosto de 1486. A confirmação da data da viagem de Dias, só foi fixada mais tarde, de modo algo confuso, pela aceitação da nota marginal encontrada em um livro que teria sido de Colombo, e ao que consta, do seu punho. Por nós, continuamos a achar muito estranho que houvesse dois capitães de El-Rei com o mesmo nome, dado que, quando assim sucedia, havia sempre o cuidado de acrescentar ao nome de um ou outro personagem uma alcunha de distinção, e ainda tendo em conta que todos os factos mencionados em documentos e as respectivas datas, referentes a UM Bartolomeu Dias, são compatíveis entre si.

⁴⁰⁵ Pergunta-se: se o Cabo já era anteriormente conhecido pelo Cabo das Tormentas e foi D. João II que lhe mudou o nome para o da Boa Esperança, não quererá isto dizer que o Cabo já era conhecido, não se sabe há quanto tempo, mas que até Bartolomeu Dias, ainda ninguém o tinha conseguido ultrapassar?

⁴⁰⁶ Anselmo Braamcamp Freire, *Expedições e Armadas nos anos 1488 e 1489*.

⁴⁰⁷ Idem, *Ibidem*.

⁴⁰⁸ Fernando Brandão, op. cit. p. 53.

⁴⁰⁹ Idem, *Ibidem*.

⁴¹⁰ José Manuel Garcia op. cit.

⁴¹¹ Fonseca, op. cit., p.

⁴¹² Brandão, op. cit., p. 54.

⁴¹³ Rezende, op. cit., Cap. CLXXXI.

Entre 1490 e 1494, Pero de Barcelos e João Fernandes Lavrador fazem longas explorações na América do Norte, subindo a costa americana até próximo do estreito de Davis.

Desde 1492, existe um Lazareto próximo da Ermida de Santa Maria de Belém, para os navios que retornassem de zonas pestilenciais, assoelharem as mercadorias,

Ainda em 1492, quando os piratas franceses capturaram uma caravela carregada de ouro da Mina, D. João II contrariando a sugestão do seu Conselho, mandou duas esquadras, uma para o Norte e outra para o Sul, esta comandada por Vasco da Gama, a capturar todos os navios franceses que se encontrassem nos portos portugueses, retirando-lhes lemes e velas e expulsando as tripulações. Só em Lisboa, foram capturadas dez naus grandes.⁴¹⁴

Depois desta acção, os franceses devolveram a caravela “...e todo o ouro, sem faltar huma dobra ...”: mas D. João II não levantou o embargo até que fosse devolvido um papagaio que faltava, dizendo “...*Quero que se entenda, que a bandeira Portuguesa defende, e proteje até hum papagaio ...*”⁴¹⁵

Em 1494, Redige-se e é assinado o Tratado luso-espanhol de Tordesilhas, demarcando as zonas de exclusividade de navegação e conquista entre as dois países.

Em 1495, João Fernandes Lavrador alcança a Gronelândia.⁴¹⁶

Em 1497, parte a esquadra de Vasco da Gama, composta por duas naus, uma caravela e uma naveta, cuja madeira estava aparelhada desde o tempo de D. João II⁴¹⁷

Número total de navios utilizados neste reinado	> 234
Acções navais sem registo do número de navios	7, duas das quais de grande envergadura.

Durante os reinados de D. Afonso V e D. João II encontram-se registadas (certamente entre muitas outras que não conseguimos recolher talvez outras tantas sem registo) mil e sete saídas de navios e quinze acções navais importantes, das quais cinco de grande envergadura, nenhuma das quais deixaram registo numérico.

Sumarizando:

O número de navios utilizados pelos Reis de Portugal, entre os navios do Estado, e os fretados a particulares, até D. João II, em várias acções navais, e que até agora conseguimos encontrar, podem representar-se no Gráfico e Quadro que seguem:

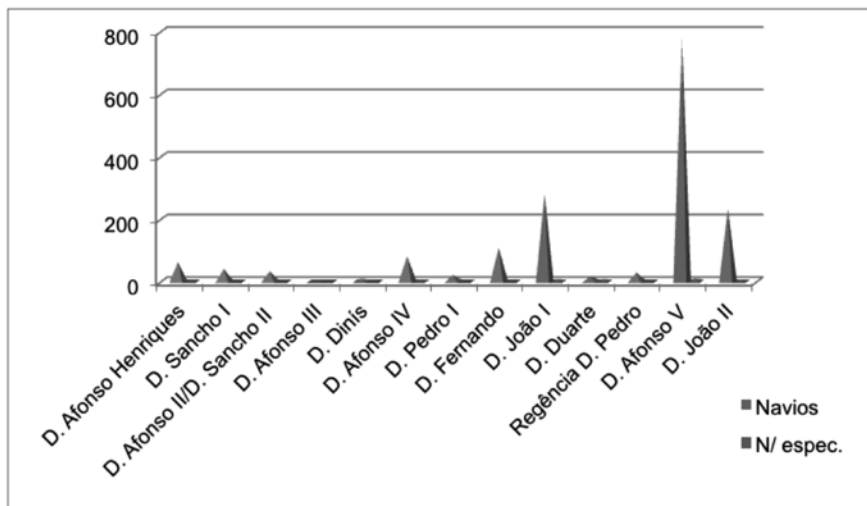
⁴¹⁴ Idem, Cap. CXLVI.

⁴¹⁵ Cardeal Saraiva, op. cit., Vol V, p. 384.

⁴¹⁶ Brandão, op. cit., p. 56.

⁴¹⁷ Idem, p. 60.

Gráfico da intensidade de utilização de Navios – D. Afonso Henriques a D. João II

Número de Navios utilizados, de D. Afonso Henriques a D. João II. ⁴¹⁸

Reinados	Número de navios	Não especificados
D. Afonso Henriques	64	4 acções navais
D. Sancho I	40	-
D. Afonso II e D. Sancho II	32	-
D. Afonso III	-	Muitos, não especificados
D. Dinís	8	Muitos, não especificados
D. Afonso IV	80	5 acções navais
D. Pedro	22	-
D. Fernando	108	2 acções navais
D. João I	279	7 acções navais
D. Duarte	15	7 acções navais
Regência de D. Pedro	28	3 acções navais
D. Afonso V	774	9 acções navais (3 grandes)
D. João II	234	7 acções navais (2 grandes)
Total	1684	44 acções navais (5 grandes)

⁴¹⁸ Os navios utilizados em acções navais que não deixaram número registado, estão incluídos na coluna Não Especificados.

Para melhor compreensão dos números e do gráfico, tenha-se em atenção as seguintes Notas:

1ª – A intensa utilização de navios durante os reinados de D. Afonso Henriques e até D. Afonso III (que teve grande actividade naval, mas não deixou explicitado o número de navios), deve compreender-se pelas necessidades impostas pelas guerras da Reconquista. Em 136 anos, foram utilizados 136 navios e ficaram registadas várias acções navais em que o número de navios não se encontra especificado.

2ª – Durante os 46 anos do reinado de D. Dinís, devido ao afastamento dos Mouros proporcionado pela conquista de Sevilha, à concertação das fronteiras e à paz com Castela, apenas ficaram registados os navios utilizados na guarda-costas. Há no entanto que notar o grande impulso que já tinham registado as Marinhas Mercantes e de Pesca, confirmadas através das concessões feitas pelos Reis de Inglaterra e os Duques da Borgonha.

3ª – Durante os 32 anos do reinado de D. Afonso IV, aumenta drasticamente o número de acções navais, o que se ficou a dever:

- Às guerras com Castela.
- Posteriormente, aos vários auxílios por mar prestado por D. Afonso IV ao Rei de Castela contra os Mouros.
- Às primeiras expedições à Canárias

4ª – Os curtos dez anos do reinado de D. Pedro I, apenas deixaram registada a utilização de vinte e dois navios em armadas de auxílio ao Rei de Castela.

5ª – No reinado de D. Fernando, é de novo a guerra com Castela que exigirá um crescendo no desenvolvimento de acções navais. Num reinado de 26 anos regista-se a utilização de 108 navios e duas acções navais de alguma envergadura sem que ficasse apontado o número de navios nelas utilizados.

6ª – No reinado de D. João I, por um período de meio século, e de aí em diante em escaramuças, é de novo a guerra com Castela que obriga à utilização de numerosos navios.

Mas surgem quatro factores novos que explicam este muito elevado número:

- A conquista de Ceuta
- O Início de uma intensa e quase permanente actividade Diplomática, normalmente dirigida para o Norte da Europa e em menor número para o Mediterrâneo.
- O início dos Descobrimentos.
- A desenfreada pirataria desenvolvida pelos Franceses e Ingleses, resultante dos sucessos dos Descobrimentos

Têm por vezes aparecido falsos argumentos quanto à demora no avançar dos descobrimentos da Costa Ocidental de África em função de viagens registadas anteriormente, e para essas pretensas delongas têm sido aventadas muitas opiniões e alguns sérios disparates, que não têm em conta que, em princípio, só eram registadas as viagens que ultrapassavam, em latitude, os pontos da costa atingidos em viagens anteriores, a maior parte dos autores acabam por não adquirir a ideia das enormes extensões de Costa que muitas vezes jaziam entre um determinado ponto registado e o próximo que geograficamente, e não necessariamente seguindo uma ordem cronológica, se lhe segue.

Para tentar chamar a atenção para este problema, compilámos de várias fontes (até do Fact Book da CIA) os quilómetros da Costa Ocidental de África que foram descobertos e carteados pelos descobridores portugueses, desde D. João I, até D. João II, e que apresentamos na seguinte tabela:

Tabela dos Territórios descobertos pelos portugueses na Costa Ocidental Africana, relacionando latitudes, datas e quilómetros de costa. 1433-1486

País Actual	Quilómetros de costa	Latitude média	Data do Descobrimento
Sahara Ocidental	1.110	24.30 N	1433- Gil Eanes Passa o Bojador
Mauritânia	754	20.00 N	1445- João Fernandes Rio do Ouro 1446- Soeiro Gomes Castelo Arguim
Ilhas de Cabo Verde	A 100 léguas da Costa	16.00 N	1456 a 1462 – Diogo Gomes/ António da Noli, Diogo Afonso
Senegal	531	14.00 N	1444-Dinis Dias Promontório de Cabo Verde
Gambia	80	13.28 N	1446-Estevão Afonso Rio Gâmbia
Guiné Bissau	350	12.00 N	1446-João Infante Rio Geba
Guiné	320	11.00 N	1446- Nuno Tristão Rio do Nuno 1446-Álvaro Fernandes Rio Casamansa
Nigeria (Depois do Infante)	853	10.00 N	
Benim (Depois do Infante)	121	09.30 N	1486- João Afonso de Aveiro 1455-56 Viagens de Cadamosto
Serra Leoa	402	08.30 N	1460- Pedro de Sintra 1469- Contrato com Fernão Gomes
Total de costa descoberta de 1433 a 1460 (27 anos)	3.537	Até 08.30 N	Descobrimientos ainda no tempo do Infante
Costa do Marfim	515	08.00 N	A costa inflete para Leste e arrepia para Norte. Até à Nigéria, navega-se no paralelo 08.00 N ou mesmo acima
Gana	539	08.00 N	
Togo	56	08.00 N	
Libéria (Cabo das Palmas)	579	06.30 N Possíveis dificuldades em avistar a estrela Polar	1470- Soeiro da Costa Entre Cabo Mesurado, na Libéria e Cabo das Três Pontas, no actual Gana

Camarões	402	06.00 N	1472/73-Fernão Pó Daqui até à Guiné Equatorial e Gabão, começariam a ter sérias dificuldades em avistar a Estrela Polar
Guiné Equatorial	296	02.00 N	Daqui até ao limite das viagens de Diogo Cão, ou navegam com quadrante pelo Cruzeiro do Sul, por qualquer outra estrela, ou já com astrolábio
S. Tomé e Príncipe		01.00 N	1471/72-João de Santarém e Pedro Escobar
Gabão	885	01.00 S	1473/74- Lopo Gonçalves 1475- Acaba o Contrato de Fernão Gomes
Total de costa descoberta desde o início do Contrato até ao seu final (5 anos)	5.929		Fernão Gomes pôde cumprir bem o seu contrato, porque 2.084 quilómetros de costa foram descobertos no paralelo de 08.00 N ou acima, onde os seus navegadores talvez não tivessem tido dificuldades em encontrar a Polar
Congo e Angola	169 + 1.600	01.00 S a 15.00 S	1482 a 1486 Três viagens de Diogo Cão, entre o Congo e Angola (Cabo Negro, perto de Mossâmedes) 15.00 S
Total	11.235	De 38o N a 15o S	53 anos

Em 53 anos, descobriram-se novas terras e povos, localizaram-se em mapa, reconheceram-se os contornos, descobriram-se os mares e os rumos para ir e voltar, de 11.235 quilómetros de Costa.

Sem contar com os próximo de 3.000 quilómetros para se ir e vir aos Açores, ou com os quilómetros de ida e regresso à Terra Nova, ou ao Labrador, ou ao Brasil...

Em forma de Conclusão

Não nos atrevemos a tirar as tradicionais Conclusões que normalmente aparecem neste tipo de Trabalhos, porque somos firmes crentes nas quatro máximas dos conceituados autores que apresentámos logo na abertura da Introdução.

E também como já dissemos, não acreditamos nas falácias do Sr. Fukuyama, que prenuncia o Fim da História – O fazer da História obriga, pelas suas próprias condicionantes e requisitos, a que esta seja sempre uma *never ending Story*.

Por outro lado, este trabalho não tem outro fim senão o de demonstrar muitos erros que hoje se cometem por não se ter lido o suficiente daquilo que “melhores homens já

escreveram no passado”, e que não se pode aceitar tudo aquilo que alguns “iluminados” nos põem à frente.

O nosso trabalho não está perfeito nem acabado ? É evidente que não está !

Os navios utilizados pelo Poder em missões de Guerra ou de Paz não representam, em exclusivo, a Marinha Real ou do Estado ? Também é óbvio que não.

Mas num País em que se põem hipóteses de não ter existido Marinha até à chegada do Almirante Genovês, em que se taxa de lenda a existência de D. Fuas Roupinho, em que se põe em dúvida que a caravela fosse inventada pelos Portugueses, em que se continua a afirmar que o Brasil foi descoberto por acaso, em que selapidam os que raciocinam sobre a História e chegam à conclusão que teve que haver Sigilo, alguma coisa tinha que ser feita, alguma pedra tinha que ser atirada para o charco.

E nós resolvemos atirá-la.

Provavelmente a pedra é demasiado pequena para tão estagnado paúl. Será.

Provavelmente a pedra não estará lapidada à feição artística da crítica que virá a surgir de muitos e alguns tenebrosos lugares. Será verdade.

Mas que os dados que viemos a coligir durante muitos anos, através da leitura cuidada de vários milhares de obras alheias, vêm provar que Portugal quando nasceu, criou a sua Marinha de guerra própria, e que esta era do Estado, condição sem paralelo na Europa daquele tempo, que a Primeira Dinastia sempre se preocupou com a existência dessa Marinha e a foi desenvolvendo proporcionalmente aos perigos que a enfrentaram, isso julgamos que fica agora patente.

Que os Descobrimentos não foram a obra exclusiva do Infante D. Henrique, mas antes um corolário da política expansionista de D. Afonso IV, que face às dificuldades europeias, se resolveu virar para África, fica no limbo porque não está no âmbito deste trabalho, mas aflorámos na outra obra que estamos preste a finalizar.

Que a Casa de Aviz, e não só o Infante D. Henrique, soube tirar partido da conjuntura europeia e da pouca apetência que os povos europeus do Atlântico tinham para o Mar, aproveitando o avanço técnico, a experiência e a coragem que os portugueses tinham para enfrentar o Mar, para iniciar os Descobrimentos, fica provado.

Agora se havia o tal PLANO que incomoda tanta gente, só estudando os factos, um por um, e do seu entozamento no tempo e no espaço, se poderá deduzir se houve Plano.

Mas o que é facto, é que é muito mais fácil partir do fim para o princípio. Alguém inventou a existência de um Plano da Índia, e todos temos andado às voltas para descobrir quando é que esse Plano se inventou e quem o iniciou...esquecendo a poesia de Gideão, não nos lembramos que os Planos não surgem assim, a menos que na cabeça de um louco.

Os Planos surgem sempre como um Desejo profundo, às vezes subconsciente, como um Sonho que tem que ser cumprido, que impele o Homem a fazer coisas tendentes à sua realização, mas que não se pode corporizar em um Objectivo único e imediato.

Os Planos são feitos de milhentos e pequeninos Objectivos, consecutivos e subsequentes, cuja compleição irá permitir avanços no Sonho e o estabelecimento de novos e mais ambiciosos Objectivos.

E todos eles tendentes à realização, no tempo e no espaço, do Sonho, que é o Objectivo Final.

Não pode existir Plano sem Sonho, mas nem o Plano é o Sonho nem o Sonho pode por si constituir o Plano.

Realizar o Sonho exige trabalho, empenhamento, quantas vezes ferozes sacrifícios, quantas vezes inesperados retrocessos que só a visão, quando aliada à coragem e força de vontade, levam a nova tentativa.

O Sonho mais poderoso, mas também o mais perigoso, será aquele que um Homem pode ter, não para si, mas para todo um Povo. E quando um Sonho começa com um Homem, mas o seu desenrolar ultrapassa a sua capacidade de vida, começa a encontrar demasiados obstáculos, a ser atacado por inúmeras e imprevisíveis variantes que levam ao seu abandono.

Por tudo que nos foi dado ler, julgamos que o sonho da Expansão Territorial para Além-Mar, que para outro lado não poderia ser, surgiu na mente de D. Afonso IV.

Era este sonho corporizável no Plano da Índia? É por demais evidente que não.

Mas as Canárias não estavam ocupadas por nenhuma nação europeia, os habitantes eram selvagens com uma organização primitiva, a sua posse, exploração e proximidade do Continente Africano abria perspectivas que favoreciam o Sonho. Era a plataforma de arranque para uma expansão africana – travando as pretensões de Castela.

Logo, do Sonho, surgiram os primeiros Objectivos; ciente dos meios de que dispunha, e cónscio de que nenhuma nação o poderia sobrelevar no Mar (e é ele próprio que tal diz ao Papa) irá tentar a conquista e posse das Canárias e o indispensável reconhecimento dessa posse pelo Papa.

Não o faz, nem os reis seguintes, porque as variadas conjunturas que se seguem são demasiado reais para que se possa perseguir o Sonho. Mas o impulso que empurrava o País para o Mar, não parou; novos acontecimentos, novos personagens, novas conjunturas, mas a Marinha e as Navegações foram sempre progredindo.

Até que em tempo de Paz, o Infante D. Henrique tomou conhecimento das realidades, e verificou que tinha condições para poder reatar o Sonho interrompido, mas não esquecido.

E depois de Ceuta, que não terá sido o seu primeiro objectivo, logo em 1415 manda D. João de Castro com uma frota à conquista das Canárias.

Reatava-se o sonho e da desmultiplicação e compleição de pequenos Objectivos concorrentes para um único, ao tempo, que era o de cada vez ir mais longe, virá a surgir, nele próprio ou por influência do seu irmão D. Pedro, o Sonho da Índia. E D. João II teve a oportunidade de atingir o Sonho, muito embora não o tivesse visto realizar-se.

FINIS
LAOS DEO

NOTA IMPORTANTE: Este trabalho vai ser publicado, por questões de extensão e número de páginas, sem os Apêndices que integram o Original, e que julgamos poderão muito ajudar à compreensão facilitada de partes deste Texto. Vamos a ver se a Academia poderá publicar os Apêndices num segundo Volume.

Os títulos dos Apêndices são:

Apêndice I – A evolução dos Navios Portugueses - 23 páginas

Apêndice II – As caravelas de Descobrir, as Caravelas Andaluzas e as Caravelas Redondas – 20 páginas

Bibliografia

Crónicas e Coleções Documentais

ACENHEIRO, Christovão Rodrigues, *Chronicas dos Senhores Reis de Portugal*, Academia Real das Sciencias de Lisboa, Lisboa, 1926

al-IDRLSI., *Geografia*, Quarto Clima, Primeira Secção

BRANDÃO, Frei António, *Crónica do Conde D. Henrique, D. Teresa e Infante D. Afonso*, Civilização, Porto, 1944

-----*Crónica de D. Afonso Henriques*. Livraria Civilização, Porto, 1945

-----*Crónicas de D. Sancho I e D. Afonso II*, Livraria Civilização, Porto, 1945

-----*Crónicas de D. Sancho II e D. Afonso III*, Livraria Civilização, Porto, 1946

CRÓNICA GERAL DE ESPANHA DE 1344, Academia Portuguesa de História, Lisboa, 1951

CRÓNICA DE PORTUGAL DE 1419, Universidade de Aveiro, Aveiro, 1998

CRÓNICA DE CINCO REIS DE PORTUGAL, Civilização, Porto, 1945

DE PRIMA INVENTIONE GUJNEE, *Códice Valentim Fernandes*, Academia Portuguesa de História, Lisboa, MCMXCVII

DIAS, Francisco, *Memórias quinbentistas dum Procurador dEI-rei no Porto*, código nº 553 da Biblioteca Pública Municipal, e também Vol.4º da Colecção de Documentos e Memórias para a História do Porto, do Gabinete de História da Cidade, Porto, 1937

ESTRABÃO, *Geografia*, In http://www.ukans.edu/history/index/europe/ancient_rome/ERoman/texts

FROISSART, John, *Chronicles of England, France, Spain and the adjoining countries*, translated from the French by Thomas Johnes, Esq., William Smith, London, 1844

GALVÃO, Duarte, *Crónica de D. Afonso Henriques, Portugális, Lisboa, s/d*

SOUSA, D. António Caetano de, *História Genealógica da Casa Real Portuguesa, Reedição Quid-Novi/Público, Lisboa, s/d*

GÓIS, Damião de *Crónica do Príncipe D. João, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1977*

LEÃO, Duarte Nunes de, *Crónicas dos Reis de Portugal*, Lello & Irmãos, Porto, 1975

LOPES, Fernão, *Crónica de D. Pedro I*, Civilização, Porto, 1965

-----*Crónica de D. Fernando*, Livraria Civilização, Porto, 1966

-----*Cronica delRei D. João I, da boa memória*, 2 Vol., Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1977

----- *Crónica de El-Rei D. Duarte*,

MARQUES, João Martins da Silva, *Descobrimientos Portugueses, Instituto para a Alta Cultura, Lisboa, 1944*,

MONUMENTA HENRICINA, 15. Vols., Com Exec. Com. V Cent, Morte Infante D. Henrique, Coimbra, 1960-1975

MS. TORRE DO TOMBO, *Livro de Extras*, fôl. 237

OLIVEIRA, Pe. Fernando, *A Arte da Guerra do Mar*, Ministério da Marinha, Coleção Documentos, Lisboa, s/d

OSBERNO, *Conquista de Lisboa ao Mouros* (1147), S. Industriais da CML, Lisboa, 1936

PISANO, Mateus, *Livro da Guerra de Ceuta*, Trad. Roberto Corrêa Pinto, Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, s/d

PINA, *Chronica de El-Rei D. Sancho I*, Bib. Classic. Port., Lisboa, s/d

-----*Crónica de D. Dinis*, Civilização, Porto, 1945

-----*Chronica de Dom Afonso o Quarto*, Víblion, Lisboa, 1936

-----*Croniqua DelRey Dom Joam II*, Atlântida, Coimbra, 1950

-----*Cronicas de Rui de Pina*, Lello & Irmão, Porto, 1977,

RESENDE, Garcia de, *Chronica del-Rey Dom Joam II*, Oficina da Universidade, Lisboa, 1798

REUTER, Dr^a Abiah Elisabeth, *Chancelarias Medievais Portuguesas*, Vol. I, Documentos da Chancelaria e Afonso Henriques, Pub. Inst. Alemão da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1938

VALKSTEIN, Nicolau Lanckman de, *Diário de Viagem do Embaixador*, Edições Cosmos, Lisboa, 1992

Dicionários, Enciclopédias e Cronologias

ANGELLUCI/CUCARI, Enzo/Attilio, *Encyclopédie des Navires*, Elsevier-Séquoia, Paris/Bruelles, 1979

BÍBLIA *The Family Rosary Edition of the Holy Bible*, The Catholic Press, Inc, Chicago, Illinois, 1953

BUISSON, Dominique *Encyclopédie des Voiliers*, Edita, Lausanne, 1994

COLLEÇÃO DE NOTÍCIAS ACERCA DO RESGATE DOS PORTUGUEZES CAPTIVOS EM ARGEL, Typ. Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1811.

DICIONÁRIO DA HISTÓRIA DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES, Dir. Luís de Albuquerque, 2 Vols. Círculo de Leitores, Lisboa, 1994

DICIONARIO DE HISTORIA DE ESPAÑA, 3 Vols., Revista Occidente, Madrid,

DICIONÁRIO DE HISTÓRIA DE PORTUGAL, 4 Vols., Dir. Joel Serrão, Iniciativas Editoriais, Lisboa, 1963

DIZIONARIO ENCICLOPEDICO MARINARESCO, Liga Navale Italiana, Nautica Editrici, Roma, 1971

LEITÃO/LOPES, Comtes.Humberto/J. Vicente, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1990,

MOREIRA / PEDROSA, António /Alcino, *As grandes datas da História de Portugal*,

- PICO, Maria Alexandra Tavares Carbonell, *A Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460*, Sociedade da Língua Portuguesa, s/d
- PIPER'S WELTGESCHICHTE IN KARTEN, DATEN, BILDEN, Hermann Kinder/Werner Hilgemann, R. Piper & Co., München,
- RODRIGUES, António Simões, Coord. *História de Portugal em Datas*, Círculo de Leitores, Lisboa, 1994,
- SALENTINY, Fernand, *Encyclopedia of World Explorers, from Armstrong to Shackleton, Dumont-Monte*, Oldenburg, 2002,
- SERRÃO, Joel, *Cronologia Geral da História de Portugal*, Livros Horizonte, Lisboa 1980,

Obras Consultadas

- al-HASSAN/HILL, Ahmad Y./Donald R. *Navires et Navigation, Sciences et Techniques en Islam*, Edifra/Unesco, Paris, 1991
- AMARAL, João Ferreira do, *Os filhos de Caim e Portugal*, Quetzal, Lisboa, 2004.
- AMERICAN SEA POWER SINCE 1775, Ed. Allan Westcott, IB. Lippincott Co. Philadelphia, 1947
- ANCIENT SAILING AND NAVIGATION, Texto eletrónico, Copyright 202 Canbooks, em <http://nabateanet.sailing.html>, 2007
- ANSWAARDEN, Robert van, *Les Portugais devant le Grand Conseil des Pays-Bas, 1460-1580*, Fondation Calouste Gulbenkian, Paris, 1991
- AZEVEDO, J. Lúcio de, *Épocas de Portugal Económico*, Clássica Editora, Lisboa, 1978
- BALIL, Alberto, *Galicia e el comércio atlântico en época romana*, In Actas do II Congresso Nacional de Arqueologia, Coimbra, 1971
- BABUIN, Andrea, *Some remarks on Arab ships in Byzantine Iconography' in Aspects of Arab Seafaring: An Attempt to fill in the gaps of Maritime History*, Yacoub Yousef Al-Hijji, Vassilios Christides (eds.), Institute for Graeco-Oriental and African Studies and Kuwait Foundation for the Advancement of Science, Athens 2002.
- BARATA, Filipe Themudo, *Os navios e as Frotas do Mediterrâneo no Séc. XV*, Academia de Marinha, Lisboa, 2000
- BASCH, Lucien *Galères Byzantines*, IN Quand voguaient les galères, Editions Ouest-France, Paris, 1970
- BOXER, Charles Ralph, *Opera Minora*, Fundação Oriente, Lisboa, 2002
- BRANDÃO, Fernando de Castro, *História da Expansão Portuguesa -1367-1580, Uma Cronologia*, Heuris, Lisboa, 1995,
- BRAUDEL, Fernand, *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico*, D. Quixote, Lisboa, 1995
- BUSSCHE, Émile Vanden, *Flandre et Portugal*, Bruges, 1972,

- CAMPOS, Mário de, *Le Portugal et la Flandre*. Extrait de La Revue Belge, 1er. Avril, 1928, Goemaere, Imprimeur du Roi, Bruxelles, 1928
- CARRÉRE, Claude, *Barcelone centre économique 1380-1462*, 2 Vol, Mouton & Cie., Paris, 1967
- CATSAMBIS, Alexis *The Dromon, Trabalho para a cadeira ANTH611- Introduction to Nautical Archaeology*, Programa de Arqueologia Náutica da Texas A&M University, College Station, 2003.
- CORREA, José Cândido, *Memória acerca das Construções e Armamentos Navaes*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1888
- COSTA, Marechal Gomes da, *Descobrimientos e Conquistas*, s/ local nem data
- COSTA/CASTRO, Paula Maria de Carvalho Pinto/Júlia Isabel Coelho Campos Alves de, *O Descalabro do Poder Naval Português*, In História da Marinha Portuguesa, Homens, Doutrinas e Organização,
- CRUZ, António, *O Porto nas Navegações e na Expansão*, Faculdade de Letras, Porto 1972
- DAENHARDT, Rainer, *Origens desconhecidas da construção naval em Portugal*, Academia de Marinha, Lisboa, 1993
- DUARTE, Luís Miguel, *A Marinha de Guerra Portuguesa*, IN Nova História Militar de Portugal, Vol. I, Círculo de Leitores, Lisboa, 2003
- EICKHOFF, Ekkehard, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland, bid zum Aufstige Pisas und Genuas, 650-1040*, Aarbrücken, 1955, por cortesia do Dr. F. V. Castro, da Texas A&M University.
- EMBID, Florentino Perez, *Los Descubrimientos en el Atlántico y la Rivalidad Castellano-Portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1948
- ESPARTEIRO, *Três Séculos no Mar*, Edição do Ministério da Marinha, Lisboa, s/d,
- FARIA, Manuel Severim de, *Discurso II*, citado por Quirino da Fonseca
- FARO, Jorge, *Receitas e despesas da Fazenda Real de 1384 a 1481*, Centro de Estudos Económicos, Lisboa, 1965
- FAXARDO, D. *Diego Saavedra, Corona Gothica Castellana y Austriaca, Ieronymo y Juan Bapt. Verdussen*. Amberes, 1658
- FERREIRA, João Pedro Rosa, *Manuel Pessanha*, IN Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses, Círculo de Leitores, Lisboa, 1994
- FONSECA, Quirino, *Os Portugueses no Mar*, 1º Vol. Edição Oficial fora do Mercado, s/e, s/d
- FONSECA, Quirino da, *Memórias e Conferências sobre História e Arqueologia*, Lisboa, Serv. Indust. C.M.L., 1935.
- FOURQUIN, Noël, *Galères du Moyen-Âge*, In Quand voguaient les Galères, Editions Ouest-France, Paris, 1970
- FREIRE, Anselmo Braamcamp *Expedições e Armadas nos anos 1488 e 1489*, Livraria Ferin, Lisboa, 1915
- FRIEL, Ian, *The Good Ship*, British Museum Press, London., 1995

- GODIN, O.L. *Princes et Princesses de la Famille Royale de Portugal ayant par leurs alliances régné sur la Flandre, Mémoire* présenté à la 10eme Session du Congrès Intamationale des Orientalistes, Imprimerie Nationale, Lisbonne, 1892
- GISSEROT, P. *La Genie Maritime et les Arsenaux de la Marine, lN Bi-Centenaire du Génie Maritime, 1765-1965*, S.P.E.I., Paris, 1965,
- GOMES, Comte. Encarnação, *Apontamentos da Chancelaria de D. João II*, Corpo Cronológico, Parte I, Biblioteca da Marinha, Lisboa 1999
- GONÇALVES, Júlio *De Portugal e da armoriada Bruges, Separata do Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Janeiro-Março de 1956
- GUERRA, Amílcar, *Plínio-o-Velho e a Lusitânia*, Colibri, Lisboa, 1995
- HAWKES, Ch. *Las relaciones atlánticas del Mundo Tartésico*, In Tartessos - V Symposium Internacional de Prehistoria Peninsular», Barcelona, 1969
- HISTÓRIA DA MARINHA PORTUGUESA, *Homens, Doutrinas e Organização*, 1139-1414, Coord. Humberto Baquero Moreno, Academia de Marinha, Lisboa, 1998.
- HUXLEY, Aldous, Filósofo, ensaísta e romancista inglês, 1894-1963
- IBN ADARI, IN *Portugal na Espanha Arabe*, Tomo II, Seara Nova, Lisboa 1972
- JOHNSTONE, Paul, *The Sea-craft of Prehistory*, Routledge & Kegan Paul, LOLLdon, 1980
- LAGARTO, Mariana, *Canárias, Ilhas IN Dicionário de História dos Descobrimentos*, 2 Vol., Círculo de Leitores, Lisboa, 1994,
- LANE, Frederic C., *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, John Hopkins University Press, London, 1990
- LIMA, João Paulo de Abreu, *As Portas da Índia em 1445*, In Santos, Alfredo Ribeiro dos, Jaime Cortesão um dos Grandes de Portugal, Fundação Eng. António de Almeida, Porto, 1993
- Mac WHITE, *Estudios sobre las relaciones atlánticas de la Península Hispánica en la final del Bronce*, Madrid.1951.
- MAHAN, Alfred T. *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Wang Hill, New York, 1890
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, *A Maldição da Memória do Infante D. Pedro, e as Origens dos Descobrimentos Portugueses*, Centro de Estudos do Mar, Figueira da Foz, 1995
- Vida e Obra fo Infante D. Pedro, Gradiva, Lisboa, 1996*
- MASSAI, Alexandre, *Descrição do Reino do Algarve, IN Aspectos do Reino do Algarve nos Séculos XVI e XVII*, Separata do Boletim do Arquivo Histórico Militar, Lisboa, 1988
- MENEZES, José de Vasconcellos e, *Medidas Sanitárias ao tempo de D. Afonso V e de D. João II*, Academia de Marinha, Lisboa, 1985
- Armadas Portuguesas, Os Marinheiros e o Almirantado*, Academia de Marinha, Lisboa, 1989

- MODELSKI/ THOMPSON, George/William R. *Sea Power in Global Politics, 1494-1993*, University of Washington Press, Seattle, 1988
- OPPENHEIM, M, Edit. *Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VII*, Navy Records Society, London, 1897
- PAVIOT, Jacques *Portugal et Bourgogne aux xv^e siècle*, C. C. Calouste Gulbenkian, Lisbonne, 1995
- PESSANHA, José Benedito de Almeida, *Os Almirantes Pessanhas e a sua descendência*, Imprensa Portuguesa, Porto, 1923
- PICARD, Christophe, *O Oceano Atlântico Muçulmano anterior ao Oceano Atlântico Português*, IN *O Mediterrâneo Ocidental – Identidades de Fronteira*, Coord. Maria da Graça A. Mateus Ventura, Edições Colibri, Lisboa, 2002
- *L'océan Atlantique musulman – De la Conquête arabe à l'époque almohade*, Maisonneuve & Larose, Paris, 1997
- POTTER / NIMITZ, E.B./Chester W. *Sea Power, A Naval History*, Prentice-Hall Inc. Englewood Cliffs, 1960
- QUINTELLA, Ignacio da Costa, *Annaes da Marinha Portuguesa*, 2 Tomos, Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1839
- REGUEYRA, Don Enrique Manera, Dirección, *El Buque en la Armada Española, Silex, Madrid, 1981*,
- RODRIGUES, Vítor L. Gaspar, *Os Descobrimentos e Exploração do Litoral Africano de Gil Eanes a Bartolomeu Dias*, In Actas do Seminário realizado em Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Horta de 2 a 7 de Maio de 1988, Universidade dos Açores, P. Delgada, 1989.
- ROSE, Susan, *The Navy of the Lancastrian Kings*, George Allen & Unwin, London, 1982
- RUDDOCK, Alwyn A., *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, University College, Southampton, 1951,
- SAMPAIO, Alberto, *Estudos Históricos e Económicos, As Póvoas Marítimas*, Col. Documenta Histórica, 3 Vol., Vega, Lisboa, 1979/1980
- SÁ, Artur Moreira de, *Alguns documentos referentes so Infante D. Pedro*, Univ. Lisboa, Lisboa, 1956
- SANTAREM, 2º Visconde de, *Ineditos*, Imp. Libanio da Silva, Lisboa, 1914
- *Opúsculos e Esparços*, 2 Vol., , Imp. Libanio da Silva, Lisboa, 1914
- *Recherches sur la Priorité de la Découverte des Pays au dela du Cap Bojador et Essai sur l'Histoire de la Cosmographie et de la Cartographie pendant le Moyen-Age*, Admin. Porto de Lisboa, Lisboa, 1989
- SARAIVA, José Hermano, *Uma carta do Infante D. Henrique e o problema das causas da expansão portuguesa no Norte de África*, IN *Ethnos*, Vol. III, Lisboa, 1948
- SAVORY, H. N., *Espanha e Portugal*, 14º Volume da “Historia Mundi”, Verbo, Lisboa, 1971
- SELVAGEM, Carlos, *Portugal Militar*, Imprensa Nacional de Lisboa, Lisboa, 1931
- SIDERI, S., *Trade and Power*, Rotterdam University Press, Rotterdam, 1970

- SILVA, Luciano Pereira da, *Obras Completas, 3 Vol. Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1943*
- S. LUIS, Frei Francisco de, *Obras Completas do Cardeal Saraiva, 11 Vol., Imprensa Nacional. Lisboa, 1875*
- S. LUÍS, Frei Francisco de, *Os portugueses em África, Ásia, América e Oceania, 7 Vol., Typ. de Borges, Lisboa, 1848,*
- STARR, Chester G., *The Influence of sea Power in Ancient History*, Oxford University Press, New York, 1989.
- STOKESBURY, James L., *Navy and Empire*, William Morrow & Co. Inc, New York, 1983
- TAYLOR. G.R. E, *The Haven-finding Art*, Hollis & Carter, London, 1958
- THE BRITISH NAVY AND THE USE OF NAVAL POWER IN THE EIGHTEENTH CENTURY, Ed. Jeremy Black/Philip Woodfine, Leicester University Press, Leicester, 1988
- THE VENETIANS, IN The Seafarers Series, Time-Life Books, Amsterdam, 1983
- VANDEWALLE, André, *Bruges and the Iberian Peninsula*, IN Bruges and Europe, Fonds Mercator, Antwerp, 1992
- VILA/MANINI, *Domingo Carlos/ Juan, edit. História de la Marina Real Española, desde el Descubrimiento de las Americas, Madrid, 1849.*
- XAVIER, Hernani Amaral, *Da História, dos Descobrimentos, do Sigilo, e de outras Maravilhas, em vias de publicação.*
- A Armada de Pedro Álvares Cabral, Academia de Marinha, Lisboa, 2000*
- A evolução dos navios dos Descobrimentos, Estudo Iconográfico dos Navios dos Descobrimentos, Academia de Marinha, Lisboa, 2001*
- A Ascendência dos Barcos Tradicionais Portugueses – Requiem por uma Tradição extinta, Academia de Marinha, Lisboa, 2008*
- A Marinha da 1ª Dinastia, Academia de Marinha, Lisboa, 2006*
- As Caravelas de Bartolomeu Dias e as Naus de Vasco da Gama, Academia de Marinha, Lisboa, 1996*
- As Caravelas dos Descobrimentos, Um Guia para Professores... C.N.C.D.P./Aporvela, Lisboa, 1997*
- As Caravelas de Descobrir e o Atântico, Academia de Marinha, Lisboa, 1992*
- Os navios de Vasco da Gama na sua primeira viagem à Índia, Academia de Marinha, Lisboa, 1998*
- Naus, Lorchas, Fustas e outros navios dos Portugueses no Oriente, Um guia para professores, destinado à preparação das visitas à Lorcha "Macau". Escrito em 1999, não chegou a ser publicado pela C.N.C.D.P., extinta em 2000.*
- Novos Elementos para o Estudo da Arquitectura Naval Portuguesa Antiga, O livro das Traças de Carpintaria e as Coriosidades de Gonçalo de Sousa, Academia de Marinha, Lisboa, 1992*

VITERBO, Sousa, *Trabalhos Nauticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988

ZURARA, Gomes Eanes da, *Crónica de Guiné*, Livraria Civilização, Porto, 1973,

ZYSBERG, André, *Le Temps des Galères*, IN *Quand Voguaient les Galères*, Editions Ouest-France, Paris, 1991

