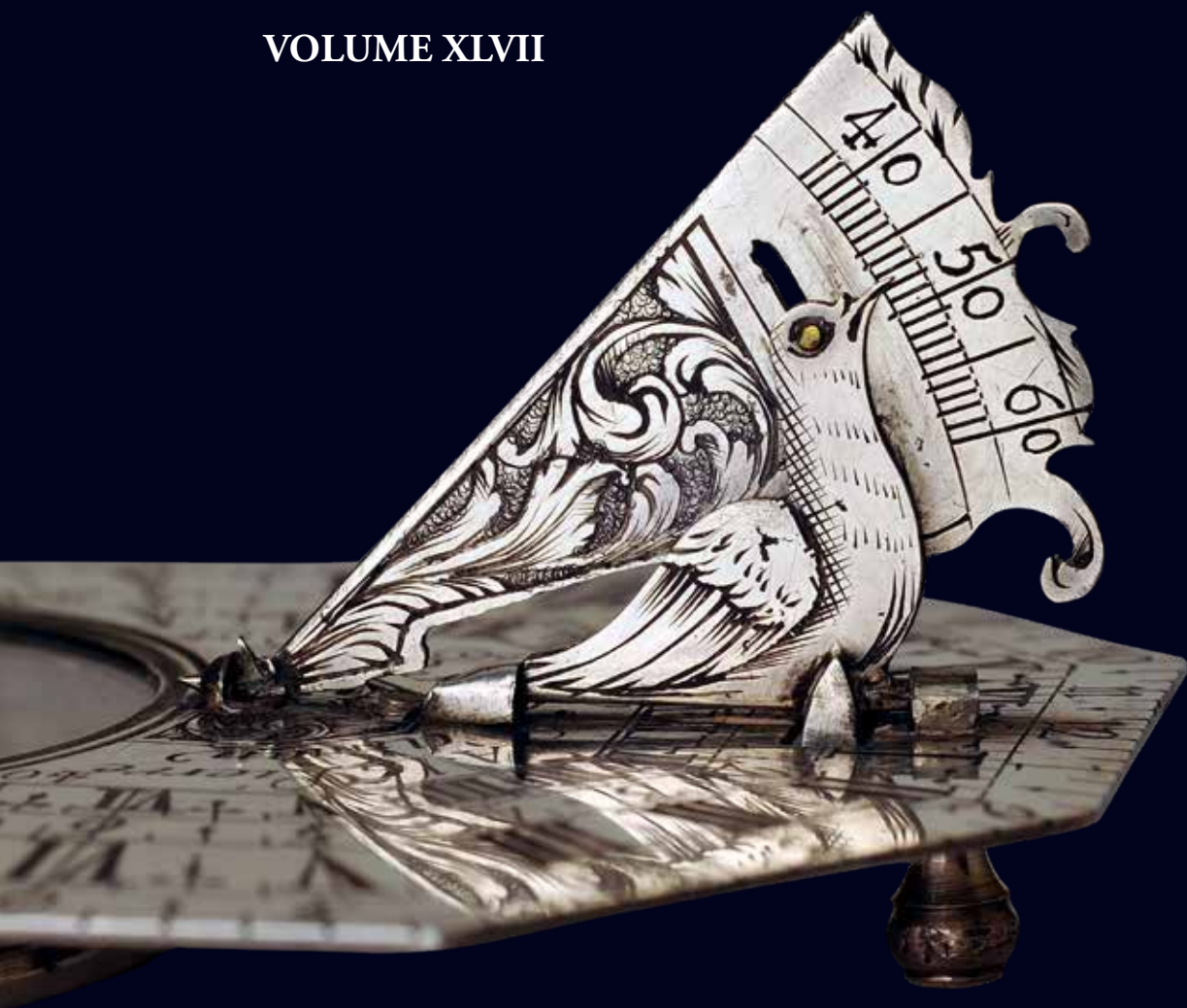


Academia de Marinha

MEMÓRIAS 2017

VOLUME XLVII





Academia de Marinha



MEMÓRIAS 2017

VOLUME XLVII

LISBOA
2018

Patrocínio



Ficha técnica

Título: Memórias 2017

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação: José dos Santos Maia

Capa e contracapa:

Relógio de sol horizontal francês, portátil, em prata, c.1720

Gnómon ajustável entre 38 e 60 graus de latitude

Escalas horárias para as latitudes de 40, 45, 49 e 52 graus

Assinado *P. le Maire AParis / A la Pierre d'Aimant*

No reverso indica a latitude de 27 cidades europeias

Dimensões: 67 x 60 mm

Colecção LCS. Foto de Mário Carvalho

Concepção gráfica: Luís Couto Soares

Data: dezembro 2018

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e acabamento: Augusto Alegre, Artes Gráficas

Depósito legal: 355115/13

ISBN: 978-972-781-138-0

ÍNDICE

Titulares dos cargos estatutários em 2017	XIII
Vida académica	XIV
Lista de Membros eleitos	XXVII
Sessões culturais	
10 JANEIRO	
As origens da expansão viking e da expansão portuguesa. Um estudo comparado*	
João Oliveira e Costa	
17 JANEIRO	
Corveta dos anos 70 – Navio de transição	31
António Balcão Reis	
<i>Da Afonso Cerqueira para a Corte Real*</i>	
Henrique Alexandre da Fonseca	
24 JANEIRO	
SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO <i>ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA/2016</i>	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	49
Francisco Vidal Abreu	
Apresentação do livro *	
<i>The Global City – On the Streets of Renaissance Lisbon</i>	
Annemarie Jordan Gschwend	
Kate J. P. Lowe	
31 JANEIRO	
Os <i>Cartazes</i> : documentos de viagem nos mares da Ásia	53
João de Deus Ramos	
1 FEVEREIRO	
SESSÃO CULTURAL CONJUNTA – COMEMORAÇÃO DOS 700 ANOS DO DIPLOMA RÉGIO EM QUE D. DINIS OUTORGOU O TÍTULO DE ALMIRANTE A MANUEL PESSANHA**	
Palavras de Abertura pelo Presidente da Academia de Marinha	
Francisco Vidal Abreu	

Palavras de Abertura pela Presidente da Academia Portuguesa da História
Manuela Mendonça

Palavras de Abertura pelo Presidente da Academia das Ciências de Lisboa
Artur Anselmo

Manuel Pessanha e um outro olhar sobre o mar.

A construção de novas linhas da política externa de Portugal

Filipe Themudo Barata

**Palavras de Encerramento pelo Almirante Chefe do Estado-Maior
da Armada e Autoridade Marítima Nacional**

António Silva Ribeiro

7 FEVEREIRO

A sede da Liga Naval Portuguesa no Palácio Calhariz-Palmela

(1909-1932) – Lugar de memória de Amadeo de Souza-Cardoso

59

Fernando David e Silva

**Evocação do Centenário da Exposição de Amadeo de Souza-Cardoso
na Liga Naval Portuguesa**

69

Marta Soares

14 FEVEREIRO

Os mares do arquipélago oriental nos séculos XVI e XVII:

navegação, pirataria e pilhagem

73

Manuel Marques Lobato

21 FEVEREIRO

O Projeto de Requalificação da Sala dos Descobrimentos

do Museu de Marinha

97

Bruno Gonçalves Neves

2 MARÇO

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – SHIP

COMEMORAÇÃO DO 623º ANIVERSÁRIO DO

INFANTE D. HENRIQUE E A EPOPEIA DOS DESCOBRIMENTOS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

105

Francisco Vidal Abreu

O Infante D. Henrique como “inventor” dos Descobrimentos

107

José Manuel Garcia

6 MARÇO

HOMENAGEM AO PROFESSOR LUÍS DE ALBUQUERQUE,
POR OCASIÃO DOS 100 ANOS DO SEU NASCIMENTO

- Palavras do Presidente da Academia de Marinha** 119
Francisco Vidal Abreu
- Luís de Albuquerque e os estudos de História da Náutica** 123
Jorge Semedo de Matos
- Luís de Albuquerque historiador dos Descobrimentos Portugueses***
Francisco Contente Domingues
- Luís de Albuquerque – Matemático e Professor** 131
Maria de Nazaré Mendes Lopes

7 MARÇO

**A Marinha de Guerra Portuguesa sob o olhar de
um oficial da Reserva Naval**

José Pires de Lima 141

14 MARÇO

SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM AO PROFESSOR MÁRIO RUIVO

- Palavras do Presidente da Academia de Marinha** 147
Francisco Vidal Abreu
- Professor Mário Ruivo – Visitação à história de um Biólogo** 149
Carlos Sousa Reis
- Mário Ruivo – A generosidade feita ciência** 153
Guilherme d'Oliveira Martins

21 MARÇO

A Arte em Portugal no tempo dos Descobrimentos*

Fernando António Batista Pereira

28 MARÇO

Diogo do Couto (1542-1616): vida e obra de um autor polémico 157

Maria Augusta Lima Cruz

O Primeiro Soldado Prático de Diogo do Couto e os seus contemporâneos 171

Nuno Vila-Santa

4 ABRIL

Plataforma Tejo. O regresso ao rio

A frente ribeirinha de Lisboa no século XXI*

Pedro Ressano Garcia

2 MAIO

**A batalha de Salamina: estratégia bélica e fascínio literário
no relato historiográfico de Heródoto***

Carmen Soares

6 MAIO

XIII SESSÃO CULTURAL CONJUNTA ICEA – AM, NA ERICEIRA

D. FRANCISCO MANUEL DE MELO E O MAR. A PROPÓSITO DOS 350 ANOS
DA SUA MORTE, PELA VIDA E OBRA MULTIFACETADAS

Conspecto da vida e obra de D. Francisco Manuel de Melo 191
Artur Anselmo

**D. Francisco Manuel de Melo e D. Manuel de Meneses,
personagens de uma epanáfora trágica** 197
Jorge Semedo de Matos

**D. Francisco Manuel de Melo, historiador e literato, uma Filosofia
da Natureza centrada no mar: do criador da *Epanáfora Trágica*,
a Espinosa e a David Melgueiro** 205
Manuel Cadafaz de Matos

**D. Francisco Manuel de Melo e o Mar
A propósito dos 350 anos da sua morte** 237
João Abel da Fonseca

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 249
Francisco Vidal Abreu

9 MAIO

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ACL

O CARDEAL SARAIVA E O MAR NA SUA OBRA.

PELOS 250 ANOS DO SEU NASCIMENTO

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 251
Francisco Vidal Abreu

O Cardeal Saraiva e o Mar. Importância e Limitações 253
Luís de Oliveira Ramos

Ecos da Índia na obra do cardeal Saraiva*
João Telles e Cunha

16 MAIO

SESSÃO CULTURAL SOBRE A GRANDE GUERRA

Stolz weht die Flagge: a aventura das unidades coloniais da Marinha Imperial Alemã na I Grande Guerra 259

Vasco Gil Soares Mantas

Dois ‘Relatórios’ do Segundo-Tenente Américo Deus Rodrigues Thomaz durante a Grande Guerra, 1917-1918 301

João Abel da Fonseca

O Navio de Salvação Patrão Lopes: Um herói esquecido*

Jorge Freire

As ações do U35 no Algarve*

Jorge Russo

A aviação nacional na I guerra mundial: uma actuação quase desconhecida 307

João Brandão Ferreira

23 MAIO

SESSÃO SOLENE INTEGRADA NAS COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 335

Francisco Vidal Abreu

Gerações da Guerra moderna: de Vestefália às guerras de 4ª geração 339

Nuno Sardinha Monteiro

30 MAIO

Arsenais e Construção naval no Índico Português (séculos XVII a XIX) 351

Ernestine Carreira

6 JUNHO

A Portuguesa Gracia Nassi e a sua aventura marítima na diáspora*

Susana Bastos Mateus

20 JUNHO

De la terre à la mer: l'âge des plastiques 383

Bernadette Bensaude Vincent

27 JUNHO

Wenceslau de Moraes 389

Daniel Pires

4 JULHO

A importância de Cabo Verde nos grandes conflitos internacionais*

António Leão Correia e Silva

11 JULHO

Os 80 anos da passagem da Escola Naval para o Alfeite*

Augusto Alves Salgado

26 SETEMBRO

A ação da Comissão Colonial do Grande Oriente Lusitano durante a Primeira República, na qual predominavam oficiais de Marinha*

António Pires Ventura

3 OUTUBRO

SESSÃO SOLENE CONJUNTA AM – CCM

O CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

401

Francisco Vidal Abreu

Evocação da Aviação Naval no 1º centenário da sua criação

403

José Cyrne de Castro

O Centro de Aviação Marítima do Bom Sucesso

Criação e atividade durante a Grande Guerra

405

Bruno Gonçalves Neves

A aviação da Marinha na atualidade

415

Baptista Cabral

10 OUTUBRO

A Marinha da Argélia através da História

421

Fatiha Selmane

12 OUTUBRO

João Roby e o Desastre do Vau de Pembe

439

João Freire

17 OUTUBRO

Os Mistérios de Bosch

459

Jaime Nogueira Pinto

24 OUTUBRO

A CPLP, uma comunidade à procura de um caminho

467

António Rebelo Duarte

31 OUTUBRO	
Os portos do Norte de Portugal e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI	497
Amândio Morais Barros	
7 NOVENBRO	
Augusto Eduardo Neuparth (1859-1925)	
Razão de Estado e Ciência	511
Carlos Baptista Valentim	
9 NOVENBRO	
ASSINATURA DO PROTOCOLO COM O CENTRO DE INVESTIGAÇÃO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	525
Francisco Vidal Abreu	
Palavras do Diretor do Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão	527
Martinho Vicente Rodrigues	
14 a 16 NOVENBRO	
XV SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA	
O MAR COMO FUTURO DE PORTUGAL (C. 1223 – C. 1448). A PROPÓSITO DA CONTRATAÇÃO DE MANUEL PESSANHA COMO ALMIRANTE POR D. DINIS***	
21 NOVENBRO	
CICLO – ECONOMIA DO MAR	
Diferentes Estratégias Económicas (ou Ausência delas) no Mar, à Escala Global	531
Miguel Maio Marques	
Mineração submarina profunda*	
Fernando Barriga	
Energia <i>off-shore</i>*	
Pedro Valverde	

24 NOVEMBRO

COLÓQUIO “AS ACADEMIAS EM DIÁLOGO COM A CIÊNCIA E A CULTURA. O PASSADO E O FUTURO”, NA FUNDAÇÃO ORIENTE

A cultura marítima e o contributo da Academia de Marinha 541

Francisco Vidal Abreu

A simbologia da Ordem de Cristo na cultura e na ciência 545

Rui da Costa Pinto

28 NOVEMBRO

APRESENTAÇÃO E LANÇAMENTO DA OBRA

DE NAVIGATIONE / SOBRE A NAVEGAÇÃO (1549) DE DIOGO DE SÁ

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 559

Francisco Vidal Abreu

O *De Navigatione* na obra de Diogo de Sá 561

Cristina Costa Gomes

Os clássicos no *De Navigatione* de Diogo de Sá 567

Arnaldo do Espírito Santo

5 DEZEMBRO

A Carreira da Índia na transição para o século XVII

A sua rentabilidade e a sua envolvente 573

Menezes Cordeiro

12 DEZEMBRO

SESSÃO DE ENCERRAMENTO DOS TRABALHOS ACADÉMICOS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha 579

Francisco Vidal Abreu

Como o Mar fez Portugal... 581

D. Manuel Clemente

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

** *Textos publicados nas Atas da Sessão Cultural Conjunta AM-APH-ACL-ANTT*

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

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2017*

Presidente

Almirante Francisco Vidal Abreu

Presidente da Classe de História Marítima

Embaixador João de Deus Ramos

Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências

Contra-almirante Luiz Roque Martins

Secretário-geral

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

Secretário da Classe de História Marítima

Professor Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

Dr. Paulo Judá Santos



*Eleitos, para o triénio 2016-2018, pela Assembleia dos Académicos de 17 de novembro de 2015 e homologado em 25 de novembro de 2015 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

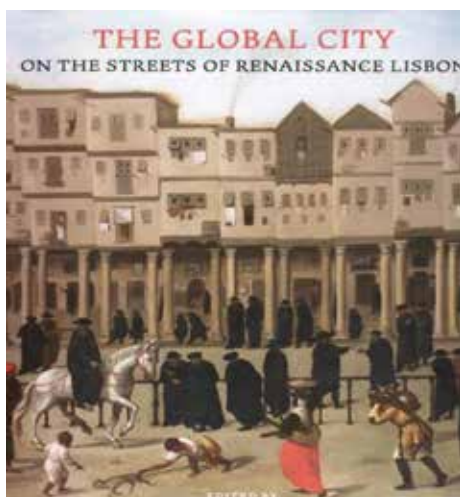
VIDA ACADÉMICA

Entrega do Prémio *Almirante Teixeira da Mota* / 2016



Em 24 de janeiro teve lugar a cerimónia de entrega do Prémio *Almirante Teixeira da Mota* /2016 e a apresentação da obra premiada, *The Global City – On the Streets of Renaissance Lisbon*, pelas coordenadoras do livro, Annemarie Jordan Gschwend e Kate Lowe.

Para além do prémio já referido, foram atribuídas menções honrosas às obras *A baleação e o Estado Novo. Industrialização e Organização corporativa (1937-1958)*, de Francisco Maia Pereira Henriques, e *Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)*, de Liliana Cristina Magalhães Oliveira.



Comemoração dos 700 anos do diploma régio em que D. Dinis outorgou o título de Almirante a Manuel Pessanha

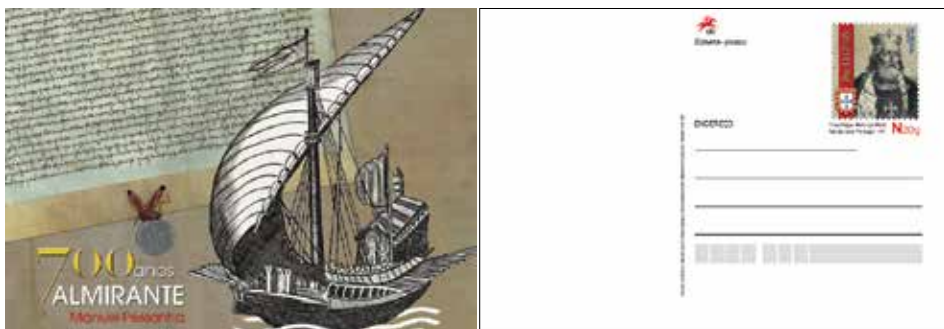
Sob a presidência do Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Silva Ribeiro, teve lugar em 1 de fevereiro, no auditório do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, uma sessão cultural comemorativa dos “700 anos do diploma régio em que D. Dinis outorgou o título de Almirante a Manuel Pessanha”.



Tratou-se de uma sessão conjunta em que, além da Academia de Marinha, participaram a Academia Portuguesa da História, a Academia das Ciências de Lisboa e o Arquivo Nacional da Torre do Tombo, numa manifestação clara de solidariedade académica.

Após as palavras de abertura proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, seguiram-se as intervenções da Professora Manuela Mendonça, Presidente da Academia Portuguesa da História, do Professor Artur Anselmo, Presidente da Academia das Ciências de Lisboa, e do Dr. Silvestre Lacerda, Diretor do Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Para a intervenção principal foi convidado o Professor Filipe Themudo Barata, reconhecido medievalista português, que apresentou a comunicação “Manuel Pessanha e um outro olhar sobre o mar. A construção de novas linhas da política externa de Portugal”.



O Almirante CEMA e AMN encerrou a sessão comemorativa, tendo salientado que o contrato fixado pelo diploma régio evocado determinou de forma permanente a Armada Portuguesa, sendo o documento decisivo para o Almirante Manuel Pessanha liderar o processo que tornou o país numa potência naval relevante.

Seguiu-se a cerimónia de lançamento, pelos CTT, de um Inteiro Postal alusivo à efeméride, no qual foi apostado o carimbo do primeiro dia.

Antes do Momento Musical do Cancioneiro de D. Dinis, executado por elementos da Banda da Armada, os participantes puderam apreciar o exemplar original do Diploma Régio em questão e outros documentos afins pertencentes ao acervo da Torre do Tombo.

Comemoração do 623º aniversário do Infante D. Henrique

Em 2 de março decorreu na Academia de Marinha uma sessão cultural conjunta com a Sociedade Histórica da Independência de Portugal, comemorativa do 623º aniversário do Infante D. Henrique, tendo sido apresentada a comunicação “Infante D. Henrique ‘inventor’ dos Descobrimentos Portugueses”, pelo Académico José Manuel Garcia.

O orador salientou na sua apresentação que o Infante D. Henrique foi muito justamente considerado como o “inventor” dos Descobrimentos por D. João II, visto “ter sido ele quem os iniciou. É sobre essa figura ímpar da História Universal que se pretende refletir um pouco, equacionando a sua ação pioneira no domínio dos Descobrimentos que ele desenvolveu a partir de Lisboa e de Lagos”.

Seguiu-se uma visita guiada à recém-restaurada Capela de São Roque e ao Dique da Ribeira das Naus.

No período da tarde foi colocada uma coroa de flores na estátua do Infante D. Henrique, voltada para a foz do Tejo, na Praça do Infante no Forte de São Julião da Barra.

Homenagem ao Professor Doutor Luís de Albuquerque, por ocasião dos 100 anos do seu nascimento

Em 6 de março teve lugar uma sessão cultural de homenagem ao Prof. Doutor Luís de Albuquerque, por ocasião dos 100 anos do seu nascimento, numa organização conjunta com a Academia Portuguesa da História e a Academia das Ciências de Lisboa.

Depois da alocução do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, seguiram-se intervenções dos académicos Jorge Semedo de Matos e Francisco Contente Domingues, e da Prof. Doutora Maria de Nazaré Mendes Lopes, com as comunicações “Luís de Albuquerque e os estudos de História da Náutica”, “Luís de Albuquerque historiador dos Descobrimentos e das Navegações portuguesas” e “Luís de Albuquerque - Matemático e Professor”, respetivamente.

Sessão Solene de Homenagem ao Professor Doutor Mário Ruivo

Em 14 de março decorreu na Academia de Marinha uma sessão solene de homenagem ao Professor Doutor Mário Ruivo.

No evento, presidido pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Silva Ribeiro, foram apresentadas as comunicações “Visitação à história de um biólogo” e “Mário Ruivo – Vida e Obra ao Serviço do Mar Português”, pelos académicos Carlos de Sousa Reis e Guilherme d’Oliveira Martins, respetivamente.



A terminar, o Almirante CEMA e AMN condecorou, a título póstumo, com a medalha de Cruz Naval de 1ª Classe, o Professor Doutor Mário Ruivo, na pessoa da Doutora Maria Eduarda Gonçalves, pelo notável percurso de investigador incansável em prol das políticas e das “Ciências do Mar” que em muito contribuíram para o êxito da missão da Marinha e da Academia de Marinha.

XIII Sessão cultural conjunta ICEA – AM

Em 6 de maio teve lugar no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, a 13ª sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, subordinada ao tema “D. Francisco Manuel de Melo e o Mar – a propósito dos 350 anos da sua morte, pela vida e obra multifacetadas”.

Após as saudações do Presidente do ICEA, Dr. José Viegas Freitas, foram apresentadas as comunicações “Conspecto da vida e obra de D. Francisco Manuel de Melo”, pelo Académico Artur Anselmo, “D. Francisco Manuel de Melo e D. Manuel de Menezes, personagens de uma Epanáfora Trágica”, pelo Académico Jorge Semedo de Matos, “D. Francisco Manuel de Melo, historiador e literato, uma Filosofia da Natureza centrada no mar: do criador da Epanáfora Trágica, a Espinosa e a David Melgueiro”, pelo

Académico Manuel Cadafaz de Matos, e “A Epanáfora Amorosa e a ‘Lenda de Machim’”, pelo Académico João Abel da Fonseca. A sessão foi encerrada com uma intervenção do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu.

Sessão cultural conjunta com a Academia das Ciências de Lisboa

Em 9 de maio teve lugar uma sessão cultural subordinada ao tema “O Cardeal Saraiva e o mar na sua obra. Pelos 250 anos do seu nascimento”, numa organização conjunta com a Academia das Ciências de Lisboa.

Depois de uma alocação do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, seguiram-se intervenções dos académicos Luís Oliveira Ramos e João Teles e Cunha, com as comunicações “O Mar na obra do Cardeal Saraiva” e “Ecos da Índia na obra do Cardeal Saraiva”, respetivamente.

Ciclo “A Grande Guerra”

Em 16 de maio foi realizado um ciclo de conferências subordinado ao tema “A Grande Guerra”.

Após as saudações do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, foram apresentadas, seguidas de debate, as comunicações: “Stolz weht die flagge: a aventura das unidades coloniais da Marinha Imperial alemã na Grande Guerra”, pelo Académico Vasco Soares Mantas, “Dois ‘Relatórios’ do Segundo-Tenente Américo Deus Rodrigues Thomaz durante a Grande Guerra, 1917-1918”, pelo Académico João Abel da Fonseca, “O Navio de Salvação Patrão Lopes: Um herói esquecido”, pelo Dr. Jorge Freire, “As ações do U35 no Algarve”, pelo Dr. Jorge Russo, e “Participação da aeronáutica militar portuguesa na Grande Guerra”, pelo Académico João Brandão Ferreira.



Sessão Solene integrada nas comemorações do Dia da Marinha

No âmbito das comemorações do Dia da Marinha 2017, decorreu no Auditório da Academia de Marinha, em 23 de maio, uma Sessão Solene presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Silva Ribeiro, em que foi apresentada a comunicação “Gerações da guerra moderna: de Vestefália às guerras de 4ª geração”, pelo Académico Nuno Sardinha Monteiro.



A apresentação da comunicação foi precedida, logo no início da Sessão, pela imposição de condecorações a militares que prestam ou prestaram serviço na Academia de Marinha, atribuídas por sua excelência o Almirante CEMA e AMN.

Comemoração dos 300 anos da Batalha Naval do Cabo Matapão

Na sessão cultural de 19 de setembro foi apresentada a comunicação “Batalha Naval do Cabo Matapão (julho 1717)”, pelo Prof. Doutor Nuno Gonçalo Freitas Monteiro. Foi ainda inaugurada, na Galeria, a Exposição intitulada “Batalha Naval do Cabo Matapão. Participação da Marinha Portuguesa em 19 de julho de 1717”.



Sessão Solene comemorativa dos 100 anos da Aviação Naval

Em 3 de outubro decorreu no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha uma Sessão Solene intitulada “O Centenário da Aviação Naval (28SET1917)”, presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Silva Ribeiro.



Tratou-se de uma sessão conjunta da Academia de Marinha com a Comissão Cultural de Marinha destinada a assinalar os 100 anos da Aviação Naval.

Após as palavras de abertura do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, foram apresentadas as comunicações “O Centro de Aviação Marítima do Bom Sucesso. Criação e atividade durante a Grande Guerra”, pelo Académico Bruno Gonçalves Neves, “Evocação da Aviação Naval no 1.º centenário da sua criação”, pelo Académico José Cyrne de Castro, e “A Aviação da Marinha na atualidade”, pelo Capitão-de-fragata Miguel Baptista Cabral.

A sessão foi encerrada pelo Diretor da Comissão Cultural de Marinha, Vice-almirante Augusto Mourão Ezequiel.

XV Simpósio de História Marítima

Subordinado ao tema “O Mar como futuro de Portugal (c.1223 – c.1448). A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis”, decorreu na Academia de Marinha, de 14 a 16 de novembro, o XV Simpósio de História Marítima.

Nas palavras de abertura, o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, agradeceu a presença de Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Silva Ribeiro, para presidir à sessão de Abertura do XV Simpósio de História Marítima, “dando assim mais um sinal, à Marinha e à comunidade académica nacional, da importância que atribui à compo-



nente cultural na vida do ramo que comanda”. O Presidente Vidal Abreu agradeceu à Professora Doutora Maria Helena da Cruz Coelho pela disponibilidade para presidir à Comissão Científica, e ao Vice-presidente da Classe de História Marítima, Embaixador João de Deus Ramos, por ter presidido à Comissão Organizadora. Agradeceu ainda a todos os conferencistas e participantes e expressou a sua gratidão à Associação Mutualista Montepio, pelo patrocínio, e à empresa Lusitania Vida e ao Hotel Corpo Santo, pelo apoio dado à realização do Simpósio.

Seguiram-se palavras do Vice-presidente da Classe de História Marítima e da Presidente da Comissão Científica do Simpósio. A conferência de Abertura, intitulada “D. Dinis e o Mar”, foi apresentada pelo Prof. Doutor José Augusto de Sottomayor-Pizarro.

Depois de um breve intervalo, deu-se início à apresentação das 27 comunicações que, ao longo de três dias, interessaram os numerosos participantes que passaram pelo Auditório da Academia de Marinha.

Na sessão de Encerramento, novamente presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, foi apresentada a conferência “O Mar como abertura do Mundo”, pelo Prof. Doutor João Paulo Oliveira e Costa.

O XV Simpósio de História Marítima encerrou com um momento musical apresentado pelo Quinteto Clássico da Banda da Armada.

7º Ciclo de conferências «Relações Luso-Italianas na Época Medieval e Moderna»

Na sessão cultural de 31 de outubro, inserida no 7º Ciclo de conferências «Relações Luso-Italianas na Época Medieval e Moderna», foi apresentada a comunicação “As relações entre os portos portugueses e as cidades italianas nos séculos XV e XVI. O mediterrâneo na construção do sistema atlântico”, pelo Académico Amândio Morais Barros.

O Professor Doutor Morais Barros abordou o tema do intercâmbio existente entre os portos portugueses e as diversas repúblicas italianas, entre finais da Idade Média e início da Época Moderna, salientando como dele resultou uma recíproca e benéfica troca de experiências e conjugação de interesses.

Protocolo de Colaboração entre a Academia de Marinha e o Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão

Em 9 de novembro decorreu, no Salão Nobre da Câmara Municipal de Santarém, a cerimónia de assinatura do Protocolo de Colaboração entre a Academia de Marinha e o Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão.



Além do Almirante Francisco Vidal Abreu, Presidente da Academia de Marinha, estiveram presentes o Prof. Doutor Martinho Vicente Rodrigues, Diretor do Centro de Investigação Prof. Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, e a Dra. Inês Barroso, Vice-presidente da Câmara Municipal de Santarém.

O Diretor do Centro de Investigação e o Presidente da Academia de Marinha referiram que este Protocolo consagrará “a institucionalização dos projetos de cooperação cultural entre as duas entidades, segundo programas anuais que contemplem estudos sobre os temas que são seus objetivos comuns”.

Ciclo Economia do Mar

No âmbito do ciclo Economia do Mar, na sessão cultural de 21 de novembro foram apresentadas as comunicações “Diferentes estratégias económicas (ou ausência delas) no mar à escala global”, pelo Académico Miguel Maio Marques, “Mineração submarina profunda”, pelo Prof. Doutor Fernando Barriga, e “Energia offshore”, pelo Eng. Pedro Valverde.

Para o Dr. Miguel Marques, “o estado atual das indústrias do mar, os seus desafios e as suas oportunidades não podem ser esquecidos no contexto internacional das indústrias do mar que em muito afetam Portugal”.

O Professor Fernando Barriga sensibilizou para as “preocupações com a disponibilidade de muitas matérias-primas minerais e para os desenvolvimentos tecnológicos recentes. À medida que progridem os planos para minerar os depósitos de sulfuretos maciços e os nódulos polimetálicos dos fundos marinhos, as preocupações ambientais crescerão”.

A terminar, o Eng. Pedro Valverde disse que Portugal foi “um dos países pioneiros na exploração de energia eólica offshore através de plataformas flutuantes. Este tipo de tecnologia permite abrir mercados que anteriormente não tinham acesso a este tipo de energia por limitações tecnológicas”.

Sessão Cultural conjunta “As Academias em diálogo com a Ciência e a Cultura. O passado e o futuro”

No dia 24 de novembro, no Museu do Oriente, decorreu uma Sessão Cultural Conjunta entre a Academia de Marinha, a Academia Internacional de Cultura Portuguesa, a Academia das Ciências de Lisboa, a Academia Portuguesa da História, a Sociedade de Geografia de Lisboa e a Academia Nacional de Belas Artes, subordinada ao tema “As Academias em diálogo com a Ciência e a Cultura. O passado e o futuro”.



Pela Academia de Marinha, foram conferencistas o Presidente Vidal Abreu, com a comunicação subordinada ao tema “A cultura marítima e o contributo da Academia de Marinha”, e o Académico Rui da Costa Pinto com a comunicação “A simbologia da Ordem de Cristo na Cultura e na Ciência”.

Apresentação e lançamento do livro *De Nauigatione (1549)*, de Diogo de Sá

Na sessão cultural de 28 de novembro foi apresentado e lançado o livro *De Nauigatione (1549) | sobre a Navegação, de Diogo de Sá*, obra galardoada com a Menção Honrosa do “Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues”/2015 da Academia de Marinha.

A apresentação do livro foi feita pelos académicos Francisco Contente Domingues e José da Silva Horta.

Editada pela Academia de Marinha em conjunto com o Centro de Estudos Clássicos da Universidade de Lisboa, a obra apresenta a edição crítica do texto latino, tradução e notas do Professor Arnaldo do Espírito Santo e a introdução da Professora Doutora Cristina Costa Gomes.

Para o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, e para a Diretora do Centro de Estudos Clássicos da Universidade de Lisboa, Professora Catedrática Maria Cristina Pimentel, o valor histórico da obra *De Navigazione*, publicada em Paris em 1549 e dedicada ao rei D. João III, tem dois propósitos: “por um lado, ser um tratado da Arte de Navegar que apresenta a navegação que os portugueses praticam e a defende, com os seus conhecimentos e técnicas, «como a mais verdadeira»; por outro lado, tomando posição no debate renascentista sobre o lugar da matemática na demonstração científica, mostrar a sua subordinação à filosofia”.

Sessão Solene apresentada por sua Eminência o Cardeal Patriarca de Lisboa, Dom Manuel Clemente

Em 12 de dezembro, em Sessão Solene, foi apresentada por Sua Eminência o Cardeal Patriarca de Lisboa, Dom Manuel Clemente, a comunicação “Como o Mar fez Portugal”.

Nas palavras de abertura, o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, agradeceu a Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Silva Ribeiro, ter aceitado presidir à sessão de encerramento dos trabalhos académicos do ano de 2017.

O Presidente Vidal Abreu agradeceu a Dom Manuel Clemente a pronta disponibilidade para proferir a conferência na sessão de encerramento da atividade anual da Academia de Marinha, da qual é Membro Honorário, assim que o convite lhe foi dirigido.

Intitulada “Como o Mar fez Portugal”, a conferência de Dom Manuel Clemente foi acolhida pela assistência com o maior interesse.



Assembleia dos Académicos

Foi realizada uma Assembleia dos Académicos em 19 de outubro para a eleição de várias categorias de membros.

Prémio *Almirante Sarmento Rodrigues* /2017

Em 29 de novembro o júri deliberou, por unanimidade, atribuir o prémio “Almirante Sarmento Rodrigues” /2017, no valor de cinco mil euros, ao trabalho “Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII”, da autoria de Jorge Semedo de Matos.

O júri decidiu ainda atribuir uma menção honrosa ao trabalho “Jornal da Marinha”, da autoria de João Moreira Freire.



Prémio *Fundação Oriente* /2017

Em 29 de novembro, no âmbito do Protocolo de colaboração com a Fundação Oriente, foi atribuído *ex aequo* o prémio “Fundação Oriente”/2017, no valor de cinco mil euros, aos trabalhos “A governação de Timor no século XVIII” e “A Vietnamese Moses”, da autoria de José Vilas Boas Tavares e George E. Dutton, respetivamente.



Lançamento e apresentação de livros

- *João Roby e o desastre de Vau de Pembe*, de João Freire
- *A institucionalização do Ensino da Náutica em Portugal (1779-1807)*, de Nuno Martins Ferreira
- *700 Anos Almirante Pessanha*
- *Timor - Comemorações da chegada dos Portugueses em 2015*
- *Sessão Comemorativa do V Centenário da 1ª Edição da Utopia*, de Thomas More
- *De Nauigatione (1549) sobre a Navegação*, de Diogo de Sá
- *Memórias 2016*





Sessões realizadas

Durante o corrente ano foram realizadas 34 conferências ordinárias e 11 extraordinárias, das quais 8 em sessões conjuntas com entidades homólogas, o que permitiu, sob diferentes perspetivas, um maior aprofundamento dos temas selecionados.

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

Académicos falecidos

Manuel Eduardo Leal Vilarinho

Mário João de Oliveira Ruivo

Carlos Guilherme Ivens Ferraz Wandschneider de Mesquita

António Augusto Marques de Almeida

Eva-Maria von Kemnitz

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 27 de outubro

Honorários

Raquel Soeiro de Brito
Fernando Castelo Branco Chaves

Eméritos da Classe de História Marítima

José Guilherme Reis Leite
Bernardo Guimarães Fisher de Sá Nogueira
João Manuel Lopes Pires Neves

Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências

António Carlos Rebelo Duarte
Victor Manuel Bento e Lopo Cajarabille

Efetivos da Classe de História Marítima

Passa a Supranumerário

Armando Jorge Costa Pereira Lourenço

Por elevação

José Manuel Henriques Varandas
José João Manuel Ferreira Coelho
António Maló Rocha de Freitas

Por distinção

Armando Martins Martinho
Vicente Rodrigues

Efetivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Passa a Supranumerário

Rainer Daehnhardt

Por elevação

João António Gomes Vieira

Jorge Pinho d'Almeida

José Viriato Soromenho Marques

Alexandra von Böhm-Amolly

José A. Rocha e Abreu

Por distinção

Tiago Pitta e Cunha

Daniel Pires

José Manuel Penteadó Silva Carreira

Correspondentes da Classe de História Marítima

José Viriato Eiras Capela

Bernardo João da Silveira de Vasconcelos e Sousa

Manuel Augusto Faria

Arlindo Manuel Caldeira

Alexandre Manuel da Conceição da Costa Luís

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

José António Cervaens Rodrigues

Mário Carlos Fernandes Avelar

Carmen Isabel Leal Soares

Teresa Nobre de Carvalho

Valdemar Goulart Porto

Associados da Classe de História Marítima

Juan Marchena Fernandes

Associados da Classe de Artes, Letras e Ciências

Ernestina Carreira

Annemarie Jordan Gschwend

Kate J.P. Lowe

SESSÕES CULTURAIS

CORVETAS DOS ANOS 70 – NAVIO DE TRANSIÇÃO

Comunicação apresentada pelo académico
António Balcão Reis, em 17 de janeiro

Muito honrado me sinto com este convite para vir falar sobre as corvetas dos anos 70, mas é de meu dever uma palavra de esclarecimento sobre as circunstâncias que determinaram este convite e que servirá também para um enquadramento do tema e justificação da abordagem adoptada.

Abreviando, direi que o convite original se prendia com a apresentação do projecto das corvetas, um projecto excepcionalmente bem-sucedido que merecia ser recordado e celebrado.

Completando-se no ano findo de 2016, 50 anos sobre a data da aprovação do projecto, foi grande o desejo de realizar aqui, na Academia de Marinha, uma sessão celebrando o evento, reforçado pelo adivinhado interesse do autor do projecto, Alm. Eng. Rogério de Oliveira, de que fosse assinalada a data, momento propício a dar a conhecer uma realização que, baseada em fecundos conhecimentos e práticas, viria a permitir a construção de um conjunto de navios que tantos e bons serviços prestaram ao País.

Suportado por um numeroso escol de oficiais que de algum modo se sentem ligados a essas duas excepcionais classes de navios, “João Coutinho” e “Baptista de Andrade”, pugnou o Cte Beça Gil, pela realização de uma conferência, ainda em 2016, com aquele objectivo, e já que não era viável na Academia de Marinha, a Escola Naval surgiu como local alternativo muito adequado.

A Escola Naval, na pessoa do seu Comandante, Comodoro Henrique Gomes, acolheu a iniciativa com simpático entusiasmo.

Mas quis o então Almirante CEMA, Alm. Macieira Fragoso, sensível à efeméride, para além de juntar o peso do seu apoio pessoal e hierárquico, avocar a própria organização da sessão, prestando-lhe o sabor de uma oportuna e merecida homenagem.

E foi assim que a 3 de Novembro p.p. viria a ter lugar na Escola Naval uma sessão, em condições e de características muito particulares, subordinado ao título “Corvetas dos anos 70 – Um projecto genuinamente português”, presidida pelo Alm. Macieira Fragoso em que usaram da palavra, para além do próprio Alm. Macieira Fragoso, na sua qualidade de CEMA, os Ctes Sérgio Ribeiro Zilhão e João Galdes Freire, que comandaram as corvetas “João Coutinho” e “Baptista de Andrade”, e eu próprio, que tentei referir os pontos que se me afiguraram mais interessantes do projecto.

Como sintetizou o Cte Adriano Beça Gil “ao ter lugar na Escola Naval, casa de formação dos futuros oficiais da Armada, foi uma oportunidade para recordar o sucesso

do projecto e lembrar todo os oficiais, sargentos e praças que guarneceram e guarnecem os navios que, há mais de quatro décadas, vêm prestando valiosos serviços à Armada e ao País”.

Se num primeiro tempo se pensou que esta conferência nesta Academia seria uma repetição da conferência da Escola Naval, seja embora com estrutura reformulada e ajustada a uma diferente Assembleia de esclarecidos ouvintes que a Academia convoca para as suas realizações, ponderou o Senhor Alm. Vidal Abreu, na responsabilidade e sensibilidade da nobre presidência da Academia, que melhor seria completar a análise do projecto considerando o papel de transição desempenhado pelas corvetas na história da evolução dos meios navais, conforme vinha sendo salientado por diversos comandantes e outros elementos das guarnições das corvetas classe “Baptista de Andrade”.

Ao mudar a abordagem teria sido melhor substituir o apresentador, por alguém da área operacional, com domínio da electrónica e mundo digital, áreas que não domino. Habitado a aceitar as tarefas que me entregam, não reagi, como deveria, e hoje aqui estou.

Expressa a razão de ser do erróneo convite, sinto-me honrado e feliz pela oportunidade que me é dada de mais uma vez publicamente expressar o meu apreço pelo programa das corvetas, mas convenhamos, tenho boas razões para pedir mais do que nunca a vossa benevolência, e nela confio.

Um pouco de história

Na entrada da década de 50 do século passado, a Marinha aproximava-se mais uma vez do “zero naval”. A esquadra, se assim se pode chamar, era um conjunto desordenado de velhos navios, era formada por fragatas e contra-torpedeiros obsoletos e uma amálgama de unidades mais pequenas.

Ao abrigo do programa de assistência militar dos EUA, nos anos 50, foi possível reforçar a capacidade da esquadra, que passaria a dispor de uma mistura de novos e velhos navios.

Entre 1953 e 1957 entraram ao serviço 16 draga-minas, unidades modernas, tecnicamente evoluídas e bem apetrechadas, de desenho e origem americana e inglesa e com características e equipamentos muito particulares. Casco de madeira, assinatura magnética e sonora reduzidas, equipamentos de rocegas mecânicas, magnéticas e acústicas.

Das 16 unidades, 12 foram construídas nos EUA ao abrigo do “Mutual Defence and Assistance Program” MDAP. As restantes 4 unidades foram construídas em Portugal, segundo desenho inglês, nos estaleiros da CUF, na Rocha, duas igualmente ao abrigo do MDAP e duas suportadas pelo orçamento nacional.

Formaram esses draga-minas a saudosa e muito eficiente escola dos “homens de ferro em navios de madeira”.

Por cedência dos EUA, em 1957, receberam-se dois escoltas oceânicos, que já tinham feito a guerra da Coreia, com propulsão a vapor, “Diogo Cão” e “Corte Real”, que tantas saudades me despertam. Aí comecei a minha carreira naval.

Ainda em 1957, com financiamento dos EUA, recebeu-se a famosa “Gina”, a fragata “Pero Escobar”, de construção italiana, de vida efémera e cheia de percalços.

Aí terminaria a minha carreira de oficial de guarnição embarcado, como chefe do serviço de artilharia, uma das áreas mais nevrálgicas do navio, com uma peça com historial funesto. Aí comandeí uma salva de 21 tiros, com umas tantas falhas de fogo, frente ao Padrão dos Descobrimentos, em circunstâncias que não consigo identificar.

O programa de assistência incluiu ainda 8 navios patrulhas, 3 da classe “Maio”, versão francesa dos patrulhas de origem americana, construídos nos estaleiros de Dubijon em Nantes em 1955 e os restantes 5 da classe “Brava”, construídos em 1956/57, em Portugal, 1 nos Estaleiros Navais do Mondego, 2 nos Estaleiros Navais de Viana e os 2 últimos, suportados pelo orçamento nacional, no Arsenal do Alfeite,

Recordo, então jovens cadetes, termos descido até à Base Naval para clandestinamente nos incluímos na comitiva de recepção de um desses patrulhas, construído no Arsenal do Alfeite.

A esta distância não serei capaz de esclarecer se a curiosidade foi de origem técnica ou mais motivada pelo festivo copo de água incluído na cerimónia, mas recordo que fomos amistosamente acolhidos pela oficialidade e autoridades presentes.

A heterogeneidade da esquadra, com navios de diferentes idades, desenho e origens, alguns já com muitos anos de serviço, com os graves problemas que daí resultavam para uma utilização e uma manutenção económicas, criou raízes e foi reforçada em 1959 e 1961, anos em que foram aumentadas ao serviço da Armada mais 4 fragatas, adquiridas em Inglaterra, duas em cada ano, também estas já muito usadas.

É neste enquadramento, de uma esquadra com navios de diferentes idades, diferentes desenho e origens, com os inerentes graves problemas na utilização e na manutenção, que se desenvolve um ambicioso programa naval, constituído por novas fragatas e submarinos, a que se juntaria o programa das corvetas.

Três fragatas classe Pereira da Silva, de desenho americano, construídas em Portugal, 2 em Lisboa, na Lisnave, e uma em Viana do Castelo.

Quatro fragatas Classe João Belo, de desenho francês, construídas em França e 4 submarinos (dos quais um seria cedido ao Paquistão) da classe Albacora, igualmente de desenho francês e construídos em França.

Esta lufada de ar fresco, e a significativa alteração de política, com a construção de novos navios, deixava ainda a descoberto a defesa dos territórios ultramarinos em África, seja pelas características das novas unidades, seja pelas limitações no uso geográfico impostas a algumas delas.

É neste enquadramento que nasce o projecto das corvetas, constituído por duas séries com características diferenciadas e perfeitamente definidas.

Um programa; uma plataforma; duas séries

Os primeiros estudos do Estado-Maior referentes à construção das corvetas apontavam, em 1961, para unidades, com um deslocamento da ordem das 800 toneladas, que deveriam render as velhas fragatas e navios patrulhas, integradas no dispositivo da luta em África.

Apontava-se assim para navios de menor porte, expressamente concebidas e adequadas aos requisitos e necessidades da luta em África. Mas em Junho de 1963, em reunião do Conselho Técnico Naval, eram definidos novos requisitos operacionais, que mantendo como prioritário o empenhamento em África, considerou que as corvetas deveriam estar preparadas para missões de guerra generalizada. Ou seja logo no seu nascimento se considerou que as corvetas não podiam ser concebidas de tal forma que só fossem adequadas para a luta em África, e como tal implicitamente, tornadas de menor valia ou descartáveis, com o fim dessa guerra, cujo fim não se via, mas pelo qual todos aspiravam e nutriam esperanças, mais ou menos convictas, conforme as tendências de pensamento.

Não nos vamos deter sobre o historial da definição do projecto, de que já falámos na EN, mas é importante que se tenha bem clara a ideia de que desde a primeira hora, as corvetas classe João Coutinho e classe Baptista de Andrade, foram concebidas tendo presente a necessidade de poderem ser afectadas a qualquer missão da Marinha.

Foi mesmo desde logo considerado, em plena fase de concepção, que com o Programa das corvetas se viria a preencher um grave vazio na heterogénea frota naval. Com a construção das corvetas a Marinha passaria a dispor de um conjunto de navios versáteis, adaptáveis aos diferentes cenários em que poderíamos estar envolvidos, quer em ambiente de confronto militar e operações militares quer em tempo de paz em normais e diversificadas missões de soberania.

Cedo se reconheceu que construir navios especificamente concebidos e destinados em exclusivo para a guerra em África, não seria nem sensato, nem economicamente defensável. A opção foi desenhar navios que respondessem de forma prioritária aos requisitos e necessidades da guerra em África, mas com a capacidade de serem usados nas outras missões da Marinha; um navio polivalente capaz de se manter a um baixo nível de construção, condução e manutenção. Não sendo possível cumprir integralmente todos os requisitos, foram avaliados os compromissos necessários e afastadas sugestões de “melhoramentos”, na linha do “já agora”, que a ser aceites poderiam ter afectado negativamente o projecto.

Navios polivalentes, concebidos para múltiplas missões diferenciadas, no desejo de satisfazer os conexos diferentes requisitos, terminam frequentemente por ser navios com medíocres desempenhos para todas e cada uma dessas diferentes missões. Quando o navio é de reduzido porte, como é o caso das corvetas, mais difícil se torna a empreitada e mais provável é a mediocridade do resultado final.

A solução encontrada foi a de conceber uma plataforma polivalente, no sentido de ter características e capacidade para responder a um largo leque de requisitos, variando, apetrechamento, armamento e equipamentos, em função da missão prioritária.

E assim o programa da construção das corvetas considerou, desde o início duas séries, diferenciadas na sua missão principal.

Uma primeira série constituída por 6 navios, essencialmente destinados a operar em África, integrados na luta em que Portugal aí estava empenhado, substituindo navios de maior porte, como as fragatas e outros de capacidade mais limitada, como os navios patrulha.

Uma segunda série, de 9 navios, destinados à defesa geral da soberania e operações de guerra generalizada, da qual só viriam a ser construídas 4 unidades.

O Preâmbulo do Projecto Preliminar, redigido pelo seu projectista, Alm. Eng. Rogério de Oliveira, sintetiza os requisitos.

O projecto deve ter características que assegurem o cumprimento, simultaneamente, das missões no Ultramar e de escoltador oceânico no âmbito da NATO. Havendo consciência que limitações de natureza financeira obrigarão a optar por armas e equipamentos menos eficazes, e até obsoletos, o projecto previa uma modernização, para quando as disponibilidades financeiras o permitissem. “Esta modernização, no caso de corvetas essencialmente ultramarinas, consistiria na intensificação do armamento anti-aéreo e, no caso de corvetas a atribuir à NATO, na substituição do armamento A/S por outro mais complexo e moderno.”

Neste contexto a segunda série, a classe “Baptista de Andrade”, não é mais que uma variante da primeira série no que respeita ao armamento e equipamento bélico, com alguns melhoramentos pontuais ditados pela experiência adquirida com a operação das corvetas classe João Coutinho, mas, como a seu tempo veremos, é em relação a esta segunda série, ou seja em relação à classe “Baptista de Andrade” que tem sentido falar de “Navio de transição”.

É estruturalmente incorrecta a afirmação, como já ouvimos em ambientes responsáveis da Marinha, que terminada a guerra em África as corvetas perderam interesse por terem deixado de poder cumprir as missões para que tinham sido desenhadas.

Dado o peso informativo assumido pela “Wikipedia” será oportuno consultá-la, sem descurar o espírito crítico que essa fonte exige.

Lê-se na Wikipedia, e exactamente em relação às corvetas classe “Baptista de Andrade, que “o fim da Guerra do Ultramar e a independência dos territórios ultramarinos portugueses que ocorreram, justamente, na altura em que as corvetas estavam a entrar ao serviço, fez com que a missão original das mesmas deixasse de ter sentido. Os navios foram então usados como escoltadores oceânicos no âmbito da NATO, missão para a qual tinham algumas limitações”.

Façamos uma análise mais cuidada, apontando as incorrecções incorridas e aproveitando para esclarecer algumas questões:

Quando se diz que “justamente, na altura em que as corvetas estavam a entrar ao serviço” ocorreu o fim da guerra em África, só nos podemos estar a referir às corvetas classe “Baptista de Andrade”, já que as corvetas da 1.ª série, começaram a ser entregues em 1970, concretamente a “João Coutinho” em 7.3.1970 e a última da série, a “António Enes”, em 18.6.71, ou seja, ainda haveria que esperar quatro anos pelo fim dessa desgastante Guerra de Portugal em África.

Mas as corvetas da 2.ª série não foram particularmente destinadas e equipadas para operarem em África, na guerra de características bem específicas que aí estávamos sustentando. Foram ab initio desenhadas e destinados à defesa geral da soberania e operações de guerra generalizada. Para a guerra a que estivemos sujeitos em África, em relação às corvetas “Baptista de Andrade” só poderíamos dizer que estariam armadas em excesso.

Esclarecida a missão original das corvetas da 2.ª série é evidente que o fim da guerra do Ultramar não afectou a sua afectação e não tem sentido dizer que “as mesmas deixassem de ter sentido” com o terminar das hostilidades.

E também não é correcto dizer que “os navios foram então usados, frisemos o então, como escoltadores oceânicos no âmbito da NATO, missão para a qual tinham algumas limitações”.

Não foi então, e por motivo do fim da guerra em África, que foram usados como escoltadores oceânicos. Como já dito, os navios foram concebidos, ab initio, para no âmbito NATO actuarem como escoltadores oceânicos.

Dizer que para essa missão, de escoltadores oceânicos, tinham algumas limitações, é uma afirmação sujeita a leituras ambíguas.

Se é certo que o seu reduzido porte impunha limites à sua capacidade, só na área das comunicações e para operar integradas numa força naval tinham efectivas limitações, que só foram superadas com a montagem dos novos SICCs a partir de 1985.

Equipadas com o sonar DIODON de grande alcance e definição, que fazia a inveja de todos os navios da esquadra e com dois conjuntos triplos de tubos lança torpedos, disputavam com vantagem a primazia A/S às fragatas “João Belo”. Com o radar de aviso aéreo AWS-2, o melhor da esquadra, que incluía um sistema MTI (moving target indicator) que permitia distinguir os ecos de aéreos sobre terra dos próprios ecos terrestres (clutter) e uma direcção de tiro Vega, muito superior à das fragatas João Belo, com a vantagem de ter dimensões muito mais reduzidas, e já com acenos de tecnologia digital, as Baptista de Andrade conseguiam resultados que chegavam a desnortear os navios de maior porte. Foram umas “fragatinhas” que deram muitas alegrias aos seus comandantes e guarnições. Claro que poderiam ter atingido uma mais elevada capacidade militar, se tivessem integrado os desejados mísseis e equipamento de guerra electrónica, como foi assinalado logo na sua definição inicial, e como se admitia que pudesse vier a ser feito quando o erário o permitisse.

Esgotada a “pesada herança”, faltou capacidade para voos mais largos.

Regressemos à definição inicial do programa das corvetas.

De acordo com essa definição inicial, os navios da 1.^a série, classe “João Coutinho”, estariam, vamos repetir, essencialmente destinados a operar em África, integrados na luta em que Portugal aí estava empenhado, substituindo navios de maior porte, como as fragatas e outros de capacidade mais limitada, como os navios patrulha.

A guerra em África exigiu, quase até ao final, meios bélicos limitados. Conflitos desta natureza justificavam que os navios tivessem um armamento sumário.

A política então seguida de não gastar para além do que se possuía, limitando os empréstimos ao indispensável, com toda a recusa de gastos supérfluos, determinava por si só rigorosas limitações na escolha do armamento. Ter-se -á por ventura ido além do razoável repescando armamento nos navios desarmados, respigando material em regime de “surplus” da Marinha dos EUA, recuperando armas e equipamentos já entregue em terra sem uso futuro previsto ou armas já consideradas obsoletas, como o ouriço ou as bombas de profundidade, mas ambas, e em particular as bombas de profundidade, ainda tiveram ocasional uso atípico, fora do seu campo de luta A/S, ajustado às especiais circunstâncias de uma luta singular.

O armamento escolhido para a primeira série espelha como foi exigente e espartana a definição das armas e equipamentos.

Não me podendo alongar sobre os critérios e circunstâncias presentes nas escolhas do armamento e equipamentos para a primeira série, direi que se terá optado pelo possível, que era afinal o mais adequado à guerra em curso, que não exigia outro armamento mais moderno.

Houve a coragem de fugir à tentação de adquirir armamento moderno, obviamente com outras capacidades e características, mas com enormes custos, gastando o dinheiro que se não tinha.

Assim sendo com o terminar da guerra, poderiam ter ficado sem uso ou pelo menos com características desajustadas para novas utilizações.

Mas se atentarmos nos termos em que é definido o projecto, verificamos que desde o seu nascimento estava previsto introduzir as alterações e modernizações que se mostrassem convenientes e fossem suportáveis pelos sucessivos orçamentos.

Ao armar as corvetas da 1.^a série, e tendo-se total consciência das características do armamento disponível, que era se não obsoleto, pelo menos desactualizado e em alguns casos já muito usado, os navios foram projectados com generosas margens, bem superiores às normalmente adoptadas, em relação ao peso, estabilidade, potência eléctrica, áreas e volumes, de modo a permitir a substituição de equipamentos e montagem de novas armas.

No projecto preliminar apontavam-se ”margens no total de 60 t, sendo 35 t para futuras modernizações e 25 t para erros e alterações durante a construção.”

Os espaços operacionais foram concebidos, pensando na montagem futura de equipamentos adicionais, que a par da modernização do armamento permitissem aos navios cumprir missões no âmbito da OTAN.

Na verdade os navios da 1ª série, regressados de África, não viriam a ser equipados com armamento e equipamentos modernos, usando as margens de projecto com que tinham sido concebidos, mas mesmo limitando as modernizações à área das comunicações revelaram-se navios para todo o uso.

Como é bem sabido as corvetas classe João Coutinho prestaram os mais variados serviços à Marinha e ao País e foram tábua de salvação para a manutenção de um mínimo de presença nas extensas áreas do mar português, mantendo-se ainda ao serviço, em pleno desafio de longevidade, as corvetas “Jacinto Cândido” e “António Enes”.

Foram navios para todo o serviço;

- Presença naval e representação nacional;
- Vigilância e fiscalização das águas territoriais e da Zona Económica Exclusiva
- Missões de busca e salvamento - SAR;
- Controlo da Imigração ilegal por via marítima
- Controlo da poluição no mar;
- Combate ao narcotráfico;
- Fiscalização da pesca;
- Apoio a operações anfíbias;
- Fiscalização dos esquemas de separação de tráfego marítimo;
- Exercícios com unidades navais e aéreas em âmbito nacional e internacional;
- Segurança de navios estrangeiros de visita a portos nacionais;
- Viagens de instrução dos cadetes da Escola Naval;
- Evacuação e apoio logístico de populações sinistradas (sismo nos Açores em 1 Jan 1980).

Também em relação à 2.ª série não se verificaram os tais incrementos de capacidade bélica e pelo contrário por volta de 2000 houve remodelações que consistiram na degradação das suas capacidades como navio combatente, vendo os seus armamentos e as suas guarnições reduzidas, passando a efectuar missões de interesse público e patrulha oceânica.

A adequação às novas funções passou pela retirada de todo equipamento de guerra A/S (Sonar Thomson-Sintra DIODON, tubos lança-torpedos US Mk32 Mod5 de 324mm, calha lança-bombas de profundidade Mk9, roncador MK-6) e por uma significativa redução da guarnição e modernização dos sistemas de ajuda à navegação e comunicações.

Onde se previa modernização com a actualização de armas e equipamentos, seguiu-se um caminho oposto, retirando todo o equipamento militar.

Das quatro corvetas continua ao serviço a corveta “João Roby”, que recentemente visitei, constatando, com muito agrado, o seu bom estado de conservação.

Alonguei-me um pouco nestas explicações mas pareceu-me que este seria um momento oportuno para clarificar afirmações correntes e também uteis ao entendimento do conceito de navio de transição.

Uma nota à margem. Os perigos da internet

No Blogue “Barco à Vista” podemos encontrar interessante informação pormenorizada sobre a vida das corvetas, infelizmente descontinuado em 2009. E também podemos ler em relação às corvetas Baptista de Andrade as erróneas notas que seguidamente transcrevemos:

“• Foram construídos nos Estaleiros Navais de “Bazán” (actual Navantia), em Cartagena (Espanha), de acordo com um plano português de modificação das corvetas da classe “João Coutinho”, com armamento, sensores e equipamentos mais sofisticados.

• Originalmente foram construídas para a Marinha de Guerra da África do Sul, sendo de salientar que entre 1973 e 1974 deslocaram-se até ao Alfeite uma equipa da Marinha da África do Sul para estudo destes navios, mas devido ao embargo de armas efectuado pela ONU, foram compradas por Portugal.”

Pura fantasia. As corvetas Baptista de Andrade foram contratadas e mandadas construir por Portugal, para a Marinha portuguesa.

A confusão terá provavelmente origem no facto da Marinha da África do Sul se ter interessado por estes navios e “encomendado” à Direcção das Construções Navais, uma nova versão, sempre sobre a mesma plataforma, técnica e militarmente mais evoluída, para responder aos específicos requisitos definidos pela Marinha da África do Sul.

A revolução de Abril fez abortar o que poderia ter sido uma oportunidade impar do desenvolvimento de uma fileira de engenharia naval militar portuguesa. Outros, menos revolucionários e mais pragmáticos, a França, tomaram o nosso lugar.

Uma quase transição

Ao ser definido o armamento da segunda série tornou-se claro, face às ameaças identificáveis e em complemento da Direcção de tiro aprovada, que seria coerente e oportuno instalar mísseis, equipamento de guerra electrónica e IFF, considerando-se mesmo que a ausência de IFF importaria limitações ao pleno uso das capacidades e automatismo do sistema de Direcção de tiro.

No orçamento aprovado e disponível, no momento da construção, não havia cabimento para estas armas, mas ficou a intenção, ou talvez só a esperança, de serem montadas em fase de ulterior modernização, que nunca chegou a ter lugar.

Poderíamos ter tido aqui a passagem do armamento clássico para os mísseis, inaugurando com as corvetas a era dos mísseis, mas faltou o dinheiro, já estava esgotada a “pesada herança”. Outros dizem que o que realmente faltou foi a vontade política. Foi

assim necessário esperar pelas fragatas Classe “Vasco da Gama” para a Marinha portuguesa fazer esta transição e ter os seus primeiros mísseis.

Já quanto à ameaça, muito concreta, de lanchas com rampas de lançamento de mísseis, que felizmente não chegámos a ter que enfrentar, requeria meios de detecção visual a longa distância que poderia ser conseguido com helicóptero armado embarcado ou pelo menos com equipamento passivo de guerra electrónica.

As corvetas trouxeram para a nossa Marinha a novidade da disponibilização de uma Plataforma adequada e preparada para operar helicópteros, não embarcados, aliás um elemento altamente condicionante de todo o arranjo do navio.

Algo completamente diferente seria dispor de helicóptero embarcado, que exigiria outras capacidades da plataforma. A simples opção da montagem de um hangar, mesmo retráctil, não foi considerada. Quanto é do nosso conhecimento, em navios de dimensão equivalente, uma tal opção só resultou positiva ao nível do marketing e conexas demonstrações.

Embora, como dito, o helicóptero tenha sido uma novidade na nossa Marinha, e poderá até ter sido um iniciar nos procedimentos a adoptar na operação dos helicópteros, não será razoável falar de uma fase de transição para os helicópteros embarcados nas Fragatas Vasco da Gama, de tal forma é diferente a utilização deste meio, mero e muito limitado apoio logístico nas corvetas, uma arma, de grande valor militar nas Fragatas.

Relativamente ao conforto da guarnição, em termos de alojamentos, preparação das refeições e refeitórios, salas de estar, instalações sanitárias, climatização e níveis de privacidade os navios apresentavam um importante avanço em relação às Fragatas Pereira da Silva e ombreavam, até com algumas vantagens, não obstante a diferença de dimensões, com as Fragatas classe João Belo.

A presença de pessoal feminino a bordo, oficiais, sargentos e praças, foi bem solucionada, assegurando os devidos níveis de privacidade e conforto, em condições, assim me afirmaram, muito melhores das verificadas nas Fragatas João Belo.

Não direi que neste aspecto, do conforto das guarnições, sejam um navio de transição, antes que acompanharam as naturais evoluções em curso.

Navio de transição

Designar as corvetas dos anos 70, englobando nesta designação o conjunto das corvetas, 1.^a e 2.^a séries, João Coutinho e Baptista de Andrade, “navio de transição”, é título acertado se nos estivermos a referir a uma fortuita transição histórica.

Geradas no Estado Novo, nascidas em plena revolução, serviram o Portugal pós revolucionário.

Mas não será certamente este pormenor histórico que ditou e justificou o título desta nossa conversa.

Antecipo, e já era tempo de o fazer, que considero a introdução do digital, ainda nos seus primeiros passos, a justificação para apelidar as corvetas de navio de transição.

Um período difícil

Permitam-me um desvio para recordar o período histórico, particularmente difícil, em que nasceram as corvetas.

Novembro de 1974 a Outubro de 1975 será porventura o ano mais agitado da recente história de Portugal. Reinava o PREC com toda a sua generosa e folclórica energia. Plenários intermináveis, exigindo aos participantes uma grande resistência para não sucumbir vencidos pelo cansaço e pelo sono.

Olhando para trás, eu que andei nestas andanças, não chego a entender como foi possível, ao longo desse ano glorioso, no ambiente escaldante que se vivia, receber em boa ordem as 4 corvetas da 2.^a serie, e quanto me consiga lembrar sem dramas, nem problemas, dignos de tal nome.

É evidente que houve alguém que manteve a gestão e chefia do processo e houve uma equipa excepcionalmente empenhada e com um elevado sentido de dever, que sem se alhear do carrossel envolvente, nem outra coisa era possível, se manteve a executar as tarefas que dia a dia lhe eram presentes.

Assim o lembrava o Cte Garcia Dias, de saudosa memória, um dos que arduamente colaboraram neste projecto das Corvetas. “Se o “navio” continua felizmente a flutuar e a navegar, devemo-lo aqueles que continuam a viver e cumprir as necessidades do dia a dia.”

Do analógico para o digital

O título de navio de transição, não pode ser invocado indistintamente pelas corvetas dos anos 70. Só em relação à 2.^a série se pode falar de navios de transição e o título é-lhe devido enquanto há que reconhecer as corvetas classe “Baptista de Andrade” como os primeiros navios da Armada portuguesa com acenos da tecnologia digital, iniciando a passagem do analógico para o digital.

Alguns dirão que analógico ou digital pouco interessa. O que importa é dar ao comando a informação que lhe permita um decidir fundamentado. O inesperado do comentário, que se compreende e com o qual dificilmente se poderá deixar de estar de acordo, obrigou-me a reflectir e a procurar mais fundo.

Como não domino a matéria e nunca me foi dada a honra de ser operacional, pedi entrevistas e entabulei animadas conversas com oficiais e comandantes com experiências vividas sob as duas tecnologias, ou seja que viveram a tal transição.

É evidente que o que a todos interessava era ter o conhecimento actualizado da situação, dominar a informações recebidas para sobre elas decidir e ter o comando das armas e equipamentos para concretizar em acção as decisões tomadas.

A passagem à tecnologia digital veio permitir automatismos, velocidade na transmissão das informações e apresentação actualizada da situação com grande agilidade, clareza e rapidez.

É um facto que as corvetas da classe “João Continho” são ainda totalmente da era analógica e as corvetas da classe “Baptista de Andrade” já ensaiam os primeiros passos no digital, mas as profundas diferenças de equipamentos e armamento - ultrapassado, rudimentar ou mesmo obsoleto na 1.^a série e actualizado, moderno e mesmo na frente tecnológica, no estado da arte, para a 2.^a série - desfoca uma possível comparação de tecnologias.

Deveremos fazer a comparação com os navios imediatamente precedentes e concretamente com as Fragatas classe “João Belo” e com os que se lhe seguiram, as fragatas classe “Vasco da Gama”.

As Corvetas “Baptista de Andrade” fazem a transição do analógico para o digital e as diferenças, identificáveis em vários campos, entre as João Belo e as Vasco da Gama derivam da passagem do analógico ao digital que a Baptista de Andrade antecipa assumindo o papel de navio de transição.

Recordemos as datas da entrada ao serviço das quatro fragatas da classe “João Belo”;

Comandante João Belo	1.7.1967
Comandante Hermenegildo Capelo	26.4.1968
Comandante Roberto Ivens	23.11.1968
Comandante Sacadura Cabral	26.7.1969

Entregues entre Julho de 1967 e Julho de 1969, são descendentes das Fragatas “Commandant Rivière”, com desenho dos anos 50 com entradas ao serviço na primeira metade da década de sessenta; (“Commandant Rivière” em Dezembro de 1962).

E recordemos a entrada ao serviço das corvetas classe “Batista de Andrade”;

Baptista de Andrade	19.11.1974
João Roby	18.3.1975
Afonso Cerqueira	28.6.1975
Oliveira e Carmo	28.10.1975

E finalmente a entrada ao serviço das fragatas classe “Vasco da Gama”

Vasco da Gama	18.1.1991
Álvares Cabral	24.5.1991
Corte Real	22.11.1991

Observamos um intervalo da ordem dos 7 anos entre as entradas ao serviço das corvetas Baptista de Andrade e das fragatas João Belo, seja embora estas últimas com data de concepção muito anterior, e um intervalo da ordem dos 16 anos entre as corvetas Baptista de Andrade e as fragatas Vasco da Gama.

O salto das fragatas João Belo para as fragatas Vasco da Gama, um salto de mais de 25 anos, teria sido bem mais difícil sem as corvetas Baptista de Andrade.

Seleccção de equipamentos da era digital (adopção de técnicas inovadoras)

No processo de selecção de alguns equipamentos mais complexos foi adoptado o método de análise de custo/benefício, que tem por base a identificação de todos os parâmetros (características) que de algum modo intervêm na qualidade do equipamento e na atribuição de pesos aos diferentes parâmetros, numa escala fixada, função da sua relevância.

Esta quantificação ponderada de todos os factores relevantes intervenientes na escolha, permite reduzir drasticamente a subjectividade na apreciação e subsequente escolha.

Conforme é próprio dos modelos matemáticos a dificuldade e a fortaleza do método está na correcta identificação dos parâmetros relevantes com influência no desempenho do item sob análise e da atribuição equilibrada dos pesos a atribuir a cada parâmetro ou factor. Num equipamento complexo constituído por vários componentes deve-se fazer a avaliação de cada um dos componentes e atribuir o peso correspondente à sua incidência no desempenho global, tendo presente que a deficiente resposta de um componente pode por si só comprometer o conjunto. Para alguns factores poderá ser exigido um nível mínimo de desempenho, cuja não observância implica a eliminação. Uma magnífica viatura, aquela máquina, com sistema de travões deficiente, deverá ser eliminada da escolha. Em linguagem actual são as chamadas linhas vermelhas que não podem ser ultrapassadas.

O método foi usado, com geral satisfação, na escolha do sonar e sistema de combate (radar de aviso, direcção de tiro e Centro de informações de combate) da 2.^a série (e também nos motores pp).

Será de justiça lembrar como eram então limitados os meios de cálculo, condicionando as opções e requerendo tempos de cálculo sem comparação com as facilidades actuais.

Para o objecto da nossa apresentação assume particular importância a análise efectuada e os considerandos então expressos.

Sem nos determos na análise então realizada poderemos indicar os pesos relativos atribuídos a cada um dos componentes do sistema de combate:

Radar de aviso – 25

Direcção de tiro – 47

CIC -28

Cada um dos equipamentos foi analisado sob o aspecto técnico e logístico, tendo sido atribuídos os pesos relativos que seguidamente se indicam, sendo digno de nota ter sido avaliada como mais importante a componente logística (factor 55) que a técnica (factor 45):

Logístico – 55

Técnico - 45

Da detalhadíssima análise realizada pela equipa constituída pelos engenheiros de material, Ctes José António Guedes da Silva, Carlos Pereira Simões e pelo Cte Eurico Marques Pinto transcrevo adiante algumas passagens que identificam estes navios, verdadeiramente como navios de transição apontando as repercussões no apoio logístico, seja ao nível da preparação do pessoal, seja ao nível da manutenção e tratamento dos sobressalentes.

Preparação do pessoal

Em todas as propostas sob análise verificava-se a transição para circuitos digitais “que hoje (finais de 1971) se propaga a todos os equipamentos electrónicos”. Em todas as propostas se utiliza o cálculo digital para a resolução do problema de tiro, com uma única excepção na Direcção de Tiro proposta pela firma San Giorgio “que ainda mantém um calculador analógico “ estando já revista a sua substituição por outro digital.

De igual modo observa-se que “todos os fabricantes se orientam para a automatização progressiva do processamento das Informações de Combate, do mesmo modo utilizando circuitos digitais de cálculo e apresentação de dados”.

E destas constatações retiram as necessárias consequências. Qualquer que viesse a ser a solução adoptada (ainda estamos na fase de análise de propostas) vão ser necessárias reformas na preparação do pessoal operador e técnico, reforma em “absoluto indispensável, sob pena de rotura inevitável dos processos convencionais da manutenção de material”

“Dado o avanço rapidíssimo das modernas técnicas digitais e a certeza de que nos próximos dez anos estarão presentes na grande maioria dos equipamentos do mercado (a sua previsão só pecou por defeito), julga-se que só haverá vantagem em iniciar desde já na Armada a transição irreversível que se prevê”.

Felizmente estes alertas foram ouvidos e a Marinha preparou-se para era digital, tendo tido os primeiros embates e sucessos nas corvetas “Baptista de Andrade”.

Manutenção e sobressalentes

Também ao nível da manutenção dos sistemas se verifica mudança de filosofia, encarando-se como “objectivo normal a bordo a utilização de circuitos ou programas de auto prova dos equipamentos, indicação da área da avaria, com mais ou menos rigor, e substituição imediata da sub-unidade ou cartão impresso indicado”.

Neste campo não há uma novidade absoluta. Nas Fragatas classe “Pereira da Silva” a Marinha já tinha sido confrontada com esta filosofia estabelecida na Marinha dos EUA, tendo tentado reagir mantendo até onde possível a intervenção directa nos equipamentos, fazendo uma manutenção segundo os processos habituais sempre que possível. A formação e habilidade dos nossos técnicos permitiram retardar a introdução dos novos procedimentos, mas a própria concepção e construção dos equipamentos colocava barreiras intransponíveis.

A “nova” filosofia exige maior organização e origina custos acrescidos. Permite guarnições com menor domínio dos equipamentos ou da técnica de reparação, colocando nas oficinas em terra a maior capacidade de reparação.

O apetrechamento das oficinas teve de ter em consideração as novas formas de manutenção, reequipando-se e reorganizando-se e preparando especificamente o pessoal que as guarneceu para a nova forma de actuar.

A bordo passa a haver unidades, sub-unidades e placas para substituição imediata, sendo os elementos avariados enviados para terra, para possível reparação ou envio para o fabricante.

Como sempre acontece todos os fabricantes garantiram a qualidade e permanência da manutenção e da assistência em fábrica, mas este foi um parâmetro avaliado com particular cuidado.

É que efectivamente a relação com os fabricantes torna-se necessariamente mais próxima, exigindo negociação contratual, simultânea com a aquisição dos equipamentos, e os contornos e facilidades e custos dessa relação, serão parâmetros a considerar na avaliação das propostas.

Mas mais uma vez a digitalização, ao alterar as formas de manutenção, pela especialização e dimensão dos “sobressalentes”, entrega e requer das corvetas “Baptista e Andrade” um papel de transição, na aplicação de uma filosofia já conhecida a um material novo. E agora já nem havia possibilidades de resistir. A era do digital anulava a proverbial aptidão dos nossos técnicos para realizar a reparação “impossível”, a bordo e mesmo em terra e impunha em força a filosofia da substituição peça a peça e a passagem ao nível do fabricante.

A adaptação imposta à Marinha facilitou a aplicação dos novos procedimentos nas Fragatas classe “Vasco da Gama”.

Adopção de equipamentos e materiais comerciais

A adopção de equipamentos e materiais comerciais, relegando as especiosas especificações militares, permitiu significativas economias, quer ao nível da construção quer da subsequente manutenção, sendo uma interessante inovação na construção militar. A rigorosa aplicação das normas militares, especificações da OTAN e da Marinha dos EUA, na construção das fragatas classe Pereira da Silva, tinham permitido adquirir uma

grande sensibilidade às vantagens conseguidas com essas rigorosas especificações e avaliar dos riscos e condicionantes inerentes à sua derrogação. Só nos órgãos vitais, como o gerador de emergência, e quadro eléctrico principal, se mantiveram os elevados requisitos das especificações militares, o que permitiu uma apreciável redução dos custos de instalação/construção e manutenção, sem sensível quebra das qualidades operacionais.

Aqui não sei se houve alguma influência e se ainda será possível falar em transição, mas é de assinalar o pioneirismo e a facilidade com que foram aceites as especificações comerciais nos patrulhas oceânicos Classe “Viana do Castelo” e usadas as novas Regras de Classificação para navios militares.

A verdade é que na senda deste pioneirismo, as Sociedades de Classificação oferecem especificações, as Regras de classificação, para navios militares, que não se afastam em grande medida das Regras para os navios comerciais.

Tenha-se presente que as Regras de classificação comerciais, sofreram forte sofisticação, e no dimensionamento estrutural o tradicional esquema de tabelas foi praticamente abandonado a favor do cálculo directo e já são aceites os dimensionamentos com base no cálculo de elementos finitos. Na área dos automatismos e sistemas de emergência há convergência de requisitos. É assim natural que mesmos as Marinhas militares mais exigentes e evoluídas adoptam regulamentos comerciais.

Finalmente com toda a ponderação e conhecimento necessários passa-se com o equipamento militar algo semelhante com o que ocorre com o material de marca. A simples etiqueta da marca A ou B, faz com que o mesmíssimo artigo seja comercializado a um valor completamente diferente e desproporcionadamente mais elevado. Assim é, em certa medida com o material militar. A simples citação de uma especificação OTAN ou militar autoriza o fabricante a multiplicar o preço por factores relevantes. E ainda lhe acrescenta um maior prazo de entrega para, digo eu que sou desconfiado, para dar maior credibilidade ao artigo.

Com as devidas reservas, corremos o risco de ter maior segurança com o material comercial, dada a sua maior e mais rápida acessibilidade.

Depois há ainda certas eficazes jogadas comerciais, frequentes no mundo da normalização, que actuando sob a capa da sempre sensível tecla da segurança e mais modernamente da ecologia, afastam concorrentes incómodos.

Se me derem uns minutos, conto-lhes a minha experiência com as baterias Tudor dos nossos submarinos. Estava eu no AA quando chegou ao meu conhecimento uma proposta francesa para inclusão de mais um ensaio na recepção das baterias, obviamente para aumentar a segurança. O equipamento necessário era, como é usual, de custo muito elevado e só seria rentabilizável com um razoável número de ensaios, que Tudor não conseguiria alcançar. A alternativa seria levar as baterias a França para aí fazerem os ditos ensaios, com custos adicionais que colocavam em causa a capacidade de competir em futuras encomendas. E assim se afastaria um concorrente incómodo. Não sei se a proposta foi avante. Sei que alertei o nosso delegado para a necessidade de a combater.

Navio de transição ou desenho inovador

Termino lembrando o desenho inovador das corvetas, ou seja de transição para novas soluções de engenharia.

Quem folhear as revistas da especialidade da época não encontra nenhuma silhueta que se lhe assemelhe e se aprofundar a consulta, alinhando as principais características das construções e projectos e se lhe for possível, as próprias especificações de construção, verificará não haver qualquer projecto semelhante.

Se consultar as revistas da especialidade dos finais dos anos 60 em diante vai encontrar um nunca acabar de projectos com fortes afinidades às corvetas portuguesas, começando desde logo com as corvetas espanholas da classe “Descubierta”.

A excepcional qualidade do projecto teve o seu reflexo num significativo número de projectos derivados, desenvolvidos por outras marinhas, sendo de referir os seguintes:

Classe Descubierta (Espanha, Egipto e Marrocos), Classe Espora (MEKO 140) (Argentina) e Classe D’Estienne d’Orves (A-69) (França, Argentina e Turquia).

O sítio (site) oficial Armada argentina, Ministerio de defensa Presidência de la Nacion é explícito :

“En 1982 se inicia la botadura de seis corbetas clase MEKO 140 de 1.200-1.400 toneladas, construidas en “Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE)”, siguiendo diseños alemanes basados en la clase portuguesa “Joao Coutinho” y tienen capacidad antisubmarina, defensa antiaérea y misiles Exocet MM 38, son marineras y se adaptan muy bien al control de la Zona Económica Exclusiva de la Argentina”.

As corvetas dos anos 70 honram a engenharia naval portuguesa, com uma plataforma de excepcionais características, elogiada por todos os que nelas embarcaram, asseguraram inestimáveis serviços à Marinha e ao País e inaugurando a era digital fizeram a transição para fragatas classe Vasco da Gama.

SESSÃO SOLENE
ENTREGA DO PRÉMIO
ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA /2016

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 24 de janeiro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
e Autoridade Marítima Nacional.

É sempre uma honra para a Academia de Marinha ter o Comandante da Marinha a presidir às suas sessões, que assim se tornam solenes. É também um estímulo para fazermos mais e melhor pois, quem conhece a carreira militar e académica de V. Ex.^a, não tem dúvida que irá acompanhar a área cultural da Marinha com a mesma atenção e interesse que acompanha os outros sectores de actividade, sejam eles o operacional ou o científico, o de estudo e planeamento ou as Superintendências que apoiam toda a actividade de Marinha, sem esquecer, naturalmente, a Autoridade Marítima.

Seja bem-vindo a esta casa que já era sua como académico emérito e que agora visita com um estatuto superior.

Senhores Académicos, Senhores Convidados, minhas Senhoras e meus Senhores.

A sessão de hoje destina-se a fazer a entrega do Prémio “Almirante Teixeira da Mota – 2016”. Este prémio encontra-se regulado pela Portaria n.º 24/2001, de 12 de Janeiro, destinando-se a incentivar e a dinamizar a pesquisa e a investigação científica na área das Artes, Letras e Ciências ligadas ao Mar e às Marinhas.

É concedido em anos alternados e constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária no valor de 5.000€, podendo a ele concorrerem cidadãos nacionais e estrangeiros que apresentem trabalhos originais nos referidos domínios.

O patrono deste prémio- Almirante Teixeira da Mota – foi um insigne oficial da Armada, denodado investigador da história e ciências marítimas, tendo prestado altos serviços à Marinha e à Nação e alcançado visível notoriedade além – fronteiras nos referidos campos de investigação, designadamente nas áreas de navegação, cartografia e etnografia. Alguns dos presentes foram seus alunos, tendo sido o segundo Presidente da Academia de Marinha.

Na edição de 2016 o prémio foi atribuído ao livro “The Global City – On the Streets of renaissance Lisbon” da autoria de Annemarie Jordan Gschwend, investigadora convidada junto do Centro de História d’Aquém e d’Além – Mar em Lisboa, com vasta obra publicada e Kate Lowe, professora de História da Renascença na Queen Mary University em Londres, tendo já lecionado nas universidades de Hong-Kong, Cambri-

dge, Birmingham e North Carolina, também com obra publicada relativamente à Renascença Portuguesa.

Trata-se de uma obra notável, magnificamente apresentada e ilustrada que nos vai ser dada a conhecer pelas autoras, pelo que não arriscarei tentar resumi-la. Citarei apenas alguns comentários de um dos membros do júri que a apreciaram e que a premiaram por unanimidade.

E cito: “São 15 capítulos de uma obra colectiva, em língua inglesa, publicada em Londres, em 2015, com o patrocínio da Fundação Gulbenkian, em edição coordenada por duas historiadoras, uma Suíça e outra Britânica. Muito mais que um catálogo de peças de Arte, são estudos sobre capitães do mar, mercadores, negociantes, artesãos, artistas, clérigos, gente ligada à história marítima portuguesa no microcosmos urbano da nossa mais importante metrópole, na dobragem dos séculos XVI-XVII.

Trata-se de 15 estudos sólidos em torno da original descoberta feita em 2009, em Inglaterra, numa galeria comercial de Arte, de dois quadros a óleo, anónimos de fins do século XVI ou princípios do XVII, retratando a vida na *Rua Nova dos Mercadores em Lisboa*, então a mais importante artéria da capital, com 286 m de comprimento por 8,8 m de largura. Eram obras desconhecidas, extremamente importantes sobre a Lisboa Renascentista, submetidas aqui a uma análise exaustiva e variada.

A partir desta descoberta e autentificação, 9 autores, 6 estrangeiros e 3 nacionais – essencialmente professores universitários de História da Arte e Cultura – apresentam-nos estudos sintéticos, bem documentados, sobre a vida social e económica da *Rua Nova Mercadores*, n’ “A Cidade Global”, da época do Renascimento, da nossa Expansão Marítima, pólo maior do comércio do seu tempo à escala mundial e por isso, causa dinâmica de intensa globalização civilizacional.

Em história comparada estudam-se problemas do urbanismo, população, sociedade multi-étnica e multicultural, grandezas e misérias da “Carreira da Índia”, mobiliário, tapeçaria e escultura, trazidos da África, China, Índia, Ceilão, Malaca, Japão, etc., sua funcionalidade social, a sua apetência e procura.

Entre os 8 Apêndices há inéditas descrições italianas de Lisboa da época, a lista de mercadores residentes na Rua Nova e o Inventário exaustivo dos bens confiscados a uma rica família de mercadores caída na alçada da Inquisição. Lisboa aparece aqui, pelo Mar e pela Marinha, através de livros das armadas, livros de lançamentos, listas de capitães e marinheiros, listas de naus e carracas, listas de cargas e listas de compras, pela missão dos primeiros legados japoneses à Cúria Romana, e da primeira embaixada enviada por um rei asiático ao Ocidente como a meca maior de confluência dos povos e dos seus interesses.

Lojas e rua, atafalhadas de produtos exóticos e de luxo, africanos e orientais, transportados na *Carreira da Índia* nos três séculos e meio da sua duração, em naus e carracas, ofereciam para ver e para comprar: porcelanas Ming, sedas, damascos, abanos, biombos, escritórios, oratórios, arquetas (em ouro, prata, marfim cristal de rocha, madeiras exóti-

cas, lacas, etc). Mas também plantas de jardim, bolbos e sementes ou animais como elefantes, rinocerontes, perus e papagaios”.

Por fim, uma recomendação – a tradução para a língua portuguesa, para que possa tornar-se mais acessível e encontre maior número de leitores entre nós. Assina Armando Martins, em representação da APH.

O júri decidiu ainda atribuir duas menções honrosas às seguintes obras: “A Baleação e o Estado Novo. Industrialização e Organização Corporativa (1937-1958)” da autoria de Francisco Maia Pereira Bruno Henriques e “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)” da autoria de Liliana Cristina Magalhães Oliveira.

Ao prémio concorreram 22 (vinte e dois) trabalhos pelo que não posso deixar de agradecer publicamente aos oito membros de júri o enorme trabalho que lhes foi pedido, permitindo-me apenas destacar os dois membros em representação da Academia Portuguesa da História e da Academia das Ciências de Lisboa, respectivamente o Prof.º Doutor Armando Alberto Martins e o Prof.º Doutor João Queiró.

OS CARTAZES: DOCUMENTOS DE VIAGEM NOS MARES DA ÁSIA

Comunicação apresentada pelo académico
João de Deus Ramos, em 31 de janeiro

A chegada dos Portugueses aos mares da Ásia, em fins do séc. XV, constitui um ponto de viragem no caminhar irreversível para um mundo mais global. Aconteceu aí também um acréscimo significativo na complexidade do relacionamento entre povos, culturas e estados. Tudo isto contribuiu para que se acentuassem as divergências entre interesses e desígnios colectivos ou individuais, a curto, médio e longo prazo.

Se é em finais do séc. XV que surge a referida viragem, simbolizada na viagem de Vasco da Gama, é já no dealbar do século seguinte que começam a definir-se as linhas de força pragmáticas, políticas e proto-jurídicas que permitem aos vários interesses em confronto viabilizar um *modus vivendi* tão favorável e eficaz quanto possível. Portugal e as potências asiáticas são levados a procurar meios que viabilizem a convivência e reduzam, tanto quanto possível, os inevitáveis desentendimentos e conflitos.

Convém não esquecer que, quando os portugueses chegam aos mares do sul da Ásia, já tinha longevidade e tradições a rede própria de contactos e comércio inter-asiática; que é nela que os portugueses se inserem, e que ao adaptá-la aos seus próprios interesses, fazem a demonstração inequívoca do seu poderio militar, económico e político. É neste contexto que surgem ou se adaptam instrumentos que facilitem a concretização dos desígnios e objectivos insertos na dinâmica das sociedades que mal se conhecem no início e que são oriundas de civilizações e culturas distintas.

Ao mesmo tempo, há aspectos e características que se podem considerar comuns. Com feito, desde cedo no desenvolvimento dos grupos humanos que a necessidade de se deslocarem e entrarem em contacto com outros grupos se fez sentir, daí resultando a conveniência em procurar reduzir quanto possível os imprevistos e os riscos dessas deslocamentos e contactos.

É assim que surge o conceito de documento de viagem em sentido alargado, de que o vulgaríssimo passaporte dos dias de hoje é um exemplo. Trata-se essencialmente de documentos que garantam a identificação e a protecção do indivíduo que sai da sua comunidade de origem e se desloca a outra, mantendo intacto o seu direito de regresso. E é ainda no mesmo sentido alargado de documento de viagem, que surgem os documentos vocacionados para a viabilização da navegação e do comércio marítimo, como os *cartazes*. Estes documentos portugueses acompanham desde o início a nossa vivência nos mares da Ásia, são sobejamente conhecidos, e contudo a sua abordagem tem ficado para aquém do que, creio, o tema merecia.

Em termos da historiografia portuguesa, a referência incontornável aos *cartazes* é o trabalho do Prof. Luís Filipe Reis Thomaz. Em dois artigos publicados em 1999 e 2001¹ trata da génese, vigência e termo dos cartazes, da etimologia da palavra, dos antecedentes conceptuais destes documentos de viagem e salvo condutos, da semelhança com outros documentos da mesma natureza surgidos em locais geográficos e momentos cronológicos distintos, o seu enquadramento no direito internacional à época em que existiram, os objectivos que estiveram na base da sua criação nas vertentes políticas, económicas ou simplesmente pragmáticas.

Uns anos mais tarde, em 2011, publica numa separata da nossa Academia², um novo artigo, “The Portuguese control over the Indian Ocean and the *cartaz* system”. Como o próprio esclarece, “This study is a revised version of two previous articles, melted together”³. Trata-se de um artigo de quase setenta páginas, que aborda todos os aspectos da matéria, tal como é conhecida no momento presente.

Foi com base nestes textos do Prof. Luís Filipe Thomaz que me baseei para investigar este assunto numa perspectiva se possível comparativa em relação à China e ao Japão. Não sabendo ler nem Chinês nem Japonês, só me pude socorrer de publicações em línguas ocidentais, e cedo me dei conta que nesta questão a bibliografia ocidental é reduzida e que portanto serão a benefício de inventário as conclusões a que se chegar. Esta noção foi reforçada por uma conversa com um professor japonês⁴ a quem dei conta das minhas dificuldades em aprofundar as ligações entre os sistemas de salvo-condutos chineses e japoneses; apercebi-me claramente, pelos comentários dele, que o manancial das fontes primárias e secundárias naquelas línguas era vasto, o que apenas serviu para confirmar a dimensão do que está por fazer, por um lado, mas por outro, mais positivo, de sublinhar a convicção de que para melhor entender o controlo português do Oceano Índico seria vantajoso aprofundar o conhecimento das ligações com os outros sistemas vigentes e as relações entre eles.

O *cartaz* é, assim, a versão portuguesa de um instrumento que provou ser útil em diversas paragens e diferentes épocas, quando era desconhecido o conceito de liberdade de circulação no mar alto. No Ocidente, já o direito bizantino previa, a partir do séc. VI, a *licentia navigandi*⁵, documento identificador de um determinado navio em determi-

¹ O primeiro é “Portuguese Control over the Arabian Sea and the Bay of Bengal: a Comparative Study”, artigo publicado na colectânea *Commerce and Culture in the Bay of Bengal, 1500-1800*, edição de Om Prakash e Denys Lombard, Manohar/Indian Council of Historical Research, Nova Deli, 1999; e o segundo é “Precedents and Parallels of the Portuguese Cartaz system”, em *The Portuguese, Indian Ocean and European Bridgeheads: Festschrift in Honour of Prof. K. S. Mathew*, edição de Pius Malekandathil e T. Jamal Mohammed, Fundação Oriente, 2001.

² Separata do X Simpósio de História Marítima, *Os Mares do Oriente e a Presença Portuguesa, circa 1507*, Academia de Marinha, Lisboa, 2011.

³ Referidos acima, n.1)

⁴ Foi num seminário na Austrália em torno das celebrações da viagem de Vasco da Gama de 1497. Não retive infelizmente o nome do referido docente.

⁵ Devo ao Prof. António Vasconcelos de Saldanha a informação sobre os documentos de viagem no Império Bizantino bem como a respectiva bibliografia.

nada viagem. E entre nós, há salvos condutos com semelhantes objetivos pelo menos a partir do séc. XIII⁶. Na Ásia Central, a *Pax Mongolica*⁷ surgida após os tempos de violência que acompanharam o início da vasta expansão mongol, tornou possível e segura a viagem entre o ocidente europeu e o Cataio. Sem essas condições, não teria sido possível a aventura dos Polos e o “Século Franciscano”⁸, que entre outras significativas consequências, permitiu o surgimento da primeira Diocese em Kahnbalik, a cidade de Pequim dos dias de hoje. Surgiu assim um documento de viagem, o *Paizah*, emitido pelos Khan, que permitia ao portador beneficiar das facilidades logísticas ao longo do percurso da sua deslocação. O documento era acompanhado por uma garantia ou credencial, o Yarligh al-tamgha, prova de que o portador do *Paizah* era genuíno. Documento semelhante, na Turquia, era o *Buyuruldi*, emitido pelo Sultão, e que permitia a requisição de animais de carga conforme as necessidades⁹.

O nosso *cartaz* vem definido por Sebastião Dalgado no seu *Glossário Luso-Asiático*, como “passaporte ou salvo-conduto para navegar”; no *Dicionário da História dos Descobrimentos*, dirigido por Luís de Albuquerque e Francisco Contente Domingues como “salvo-conduto que constituía uma licença de navegação no Índico para os comerciantes orientais, mediante o pagamento de uma quantia às autoridades portuguesas”. Outras definições há, dizendo o mesmo por outras palavras, mas porventura a mais abrangente é a inserta no *Dicionário da Expansão Portuguesa, 1415-1600*, dirigido por Francisco Contente Domingues, entrada sobre *cartazes* assinada por António Vasconcelos de Saldanha, onde se lê que os cartazes são “cartas de seguro, emitidas desde os primeiros anos do séc. XVI até ao séc. XVIII em nome do rei pelos seus delegados no Estado da Índia, vice-reis, governadores ou capitães e feitores de fortalezas, pelas quais se garantia a terceiros

⁶ Socorri-me dos *Descobrimentos Portugueses*, de Silva Marques e da *Monumenta Henricina*.

⁷ As “pazes” globalizantes que tiveram o seu modelo na *Pax Romana*, define-se pelas características essenciais de haver um poder político subjacente e actuante, que garante a vivência pacífica das sociedades, e de se aplicar a uma área geograficamente vasta, contínua ou não. A *pax mongólica* surge rápida e inesperadamente a seguir à também rápida e violenta expansão inicial. O falecimento do grande Khan Ögödecí em 1241 determina o termo da expansão, o que permite que logo em 1245 a Santa Sé envie os primeiros emissários a Karakorum, capital do império mongol. Eram os primeiros passos no grande plano da Cristandade de conseguir uma aliança com o mítico Preste João para combater o Islão que se expandia e era inimigo comum. Os três netos do “Khan Oceânico” Gengis Khan, que terrorizara o Ocidente - Kubilai, fundador da dinastia Yuan na China e amigo dos Polos, Hulagu, chefe dos Ilkhan da Pérsia, e Batu, Khan da “Orda de Ouro” da Rússia e Kasquistão - eram estranhamente aliados do mundo ocidental contra o islâmico.

⁸ O período de quase cem anos em que os Franciscanos foram predominantes no relacionamento Ocidente-Oriente, e que tem início com a partida para a Ásia Central em 1245 do franciscano Giovanni da Pian di Carpine. Montecorvino, também franciscano, partiu em 1292 e foi o primeiro Arcebispo de Pequim, cidade na altura chamada Khanbalik. A partir de meados do séc. XIV, com a instabilidade prenunciadora do fim da dinastia Yuan, terminava esta notável aventura de um século de Cristianismo no Cataio, nome pelo qual a China era na altura conhecida na Europa.

⁹ Para estes documentos em uso na Ásia, socorri-me do trabalho de Wallis Budge, *The Monks of Kublai Khan, Emperor of China*, Londres, the Religious Tract Society, 1928. Os religiosos em questão era os cristãos Nestorianos, heresia que tem uma presença na China a partir do séc. VII. O livro de W. Budge trata da mais importante missão enviada pelos Mongóis ao ocidente cristão, em 1286.

não portugueses imunidade e protecção no curso das rotas marítimas nas mãos de forças marítimas desse mesmo Estado da Índia”. Aparecem logo no início do séc. XVI e ter-se-á mantido até meados do séc. XIX quando foi abolido pela Convenção de Paris de 1856 o direito às presas feitas por navios mercantes e o curso em alto mar. Luís Filipe Thomaz¹⁰ sugere que a origem árabe – *qirtâs* – que significa “papel”, se pode inserir no conceito dos seguros concedidos desde as origens do Islão a infiéis que desejavam vir comerciar a território muçulmano. Esses seguros eram designados por *amân*. Curiosamente a palavra *cartaz* ficou em uso na nossa língua até aos dias de hoje, embora com um sentido diferente. A origem árabe do nosso *cartaz* sugere a possibilidade de estes salvo-condutos terem começado a ser utilizados nos mares da Ásia a partir da chegada do Islão ao continente em começos do séc. VII, perto de onde é hoje Carachi, no Paquistão¹¹.

Olhando agora para o caso do Japão, a tendência política de fecho do país ao exterior e controlo do comércio terá levado os primeiros *Shogun*, a introduzir o sistema *shuin* ou “sêlo vermelho”, que se terá mantido umas quatro décadas em vigor. Com a adopção efectiva do fecho do Japão ao exterior terá este sistema deixado de ser utilizado, por desnecessário.

Enquanto vigorou, o sistema previa a emissão de um documento emanado das autoridades, o *shuinjo*, atribuído a um navio, o *shuinsen*, que ficava assim habilitado a viajar para outros portos asiáticos a partir do Japão¹².

Na China, ao tempo os Ming (1368-1644) as autoridades defendiam um controlo estrito das entradas de estrangeiros e saída de chineses do território nacional. A partir da segunda metade do séc. XVI foi estabelecido um sistema de licenças para navios oriundos de vários quadrantes. Este sistema chinês, o *chuanpai*, era também conhecido nos textos portugueses como *passaporte china* ou *pantão*, e tinha implicações e complexidades derivadas da nossa presença em Macau e do nosso próprio sistema de controlo da navegação no Índico¹³.

¹⁰ Num seu outro artigo “influências Asiáticas no Vocabulário Português”, em *L’ Oriente nella lingua e nella letteratura portoghese*, direcção de Valeria Toco, separata sem data, é mencionado o vocábulo *cartaz* como um dos “empréstimos árabes usados em ágio-português...”

¹¹ Muhammad Qasim chega a Daybul em 712, local já não existente mas que se supõe ser próximo de onde hoje se situa Carachi, a primeira capital do Paquistão. A chegada do Islão ao sub-continento indiano e à Península Ibérica é assim contemporânea, circunstância bem demonstrativa da pujança expansionista do Islão nos primeiros tempos.

¹² Para o sistema usado no Japão sigo Marius Jensen, *China in the Tokugawa World*, Harvard University Press, Londres 1992, e Aloysius Chang *The Chinese Community of Nagasaki in the first century of the Tokugawa period (1603-1688)*, tese de doutoramento defendida em 1970, U.M.I., Ann Arbor, 1994.

¹³ Quanto ao sistema chinês, agradeço ao Prof. Roderich Ptak as sugestões de leitura e o prevalecer-me dos seus conhecimentos na matéria, em particular *Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400-1750*, Editado por Roderich Ptak e Dietmar Rothermund, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, 1991.

A única referência que encontrei do termo *Pantão* foi em António Manuel Hespanha, *Panorama da História Institucional Jurídica de Macau*, Fundação Macau, 1995.

Chuanpai, numa tradução literal quer dizer documento (*pai*) do navio (*chuan*), e era concedido aos mercadores português pelos mandarins de Cantão. E se os nossos não os tinham, “... os ditos mandarins fazem uma grande vexação...”. Quanto às vantagens, os mesmos mandarins “... são obrigados a prestar todos os auxílios aos desgraçados náufragos e fazer transportar os mesmos por terra, de cidade em cidade, à custa da fazenda imperial, até Macau”¹⁴.

A concluir, e repescando algumas ideias já expostas, creio que o tema dos cartazes, ao presente, está adequadamente estudado através sobretudo de investigações e textos do Professor Luís Filipe Thomaz. Faltam, no entanto, os estudos comparativos com o *kirtaz* árabe, o *paisah* e o *yarlikh* mongóis, o *buyuruldi* turco, o *shuinjo* japonês e o *chuanpai* chinês, e outros que haverá. Tal resulta, quanto consegui averiguar, da escassez de estudos monográficos em línguas ocidentais sobre os referidos documentos e sistemas político-administrativos em que se inseriam. Estamos perante um caso típico, estou em crer, em que colaboração entre investigadores e instituições de várias nacionalidades poderá trazer uma visão de conjunto que melhor esclareça as interacções e origens de cada sistema.

E assim, no caso português, ter uma noção mais alicerçada do que foi e representou o sistema dos *cartazes* e por essa via uma mais profunda compreensão das motivações e objectivos que nortearam a nossa expansão ultramarina e a nossa presença nos mares da Ásia. Com efeito, a eficácia dos cartazes implicou uma cuidadosa avaliação prévia, logo nos primeiros tempos, sobre o caminho mais eficaz a seguir tendo em vista o objectivo de assegurar a nossa predominância marítima; e tal pressupunha um conhecimento adequado sobre os equilíbrios de poder, a dinâmica própria e os sistemas de controlo de navegação em vigor anteriores à nossa chegada.

¹⁴ *Sinica Lusitana*, Vol. I, Fundação Oriente, 1996.

A SEDE DA LIGA NAVAL PORTUGUESA NO PALÁCIO CALHARIZ-PALMELA (1909-1932) – LUGAR DE MEMÓRIA DE AMADEO DE SOUZA-CARDOZO

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando David e Silva, em 7 de fevereiro

Introdução

Fundada em 1900 e com actividade suspensa desde 1939, a Liga Naval Portuguesa foi uma iniciativa de um conjunto de oficiais de Marinha, que juntou a si representantes de sectores de actividade, associações profissionais e de empresas, e personalidades ligadas ao Mar, com o propósito de promover o “ressurgimento marítimo do País”. Para além da organização de actividades muito ambiciosas, como foram o caso de congressos nacionais e internacionais, conferências e edição de livros e de um boletim oficial, a Liga acolheu, ao longo da sua vida, a realização de numerosas actividades culturais. Entre estas contou-se a exposição de obras de Amadeo de Souza-Cardoso (1887-1918), que o pintor apresentou em Dezembro de 1916, em Lisboa, no salão nobre da sede da Liga Naval, então situada no palácio Calhariz-Palmela. Foi a segunda e última das exposições realizadas pelo modernista em Portugal, tornando a sede da Liga Naval um seu local de memória.

Criação da Liga Naval Portuguesa – breves notas

A partir das primeiras propostas feitas no Clube Militar Naval em Setembro de 1899, a decisão para a criação de uma liga naval em Portugal foi tomada em Maio do ano seguinte, visando a “formação de uma Liga Naval Portuguesa que, á semelhança do que sucede em as ligas navais de França, Italia e Inglaterra estude a fundo todos os problemas do nosso ressurgimento marítimo”. A resolução foi aprovada numa reunião que juntou “além de muitos sócios [do Clube] os representantes das associações comerciais, industriaes, sport náutico, sociedade de geografia, grémio dos officiaes da marinha mercante, associação dos engenheiros maquinistas, etc. [...] Mandaram a sua adesão [entre outros] a camara de commercio de Lisboa, centro comercial do Porto, associação industrial Portuense, companhia de Moçambique, comissão permanente da marinha mercante nacional, grémio marítimo ilhavense, club dos aspirantes de Marinha e Real associação naval”¹.

¹ “Informações diversas”, *Anais do Clube Militar Naval*, Tomo XXX, nº 3 – Março de 1900, p. 360.

Na mesma reunião foram designados cerca de quarenta personalidades militares e civis para constituírem as comissões instaladoras da Liga em Lisboa e no Porto, numa lista que, entre outras ocupações, incluía oficiais de Marinha, oficiais da marinha mercante, magistrados, industriais, comerciantes, armadores e jornalistas².

Tendo como principais objectivos, inscritos em 1902 nos seus primeiros estatutos, “Promover junto dos poderes públicos a adopção de todas as medidas que possam concorrer para a prosperidade do commercio marítimo, navegação e pescarias”³, a Liga Naval Portuguesa manteve actividade entre 1900 e 1939. Os ritmos da sua existência foram profundamente influenciados pelas conjunturas políticas que atravessou, da Monarquia Constitucional ao Estado Novo, passando pelas duas formas de Ditadura, entre 1926 e 1933. As circunstâncias financeiras também foram determinantes no decorrer da vida associativa, desde o período entre 1901 e 1913, em que lhe foi concedido um subsídio estatal correspondente à consignação de parte de um imposto sobre o bacalhau desembarcado no país, por navios portugueses, até ao período entre 1913 e 1939, durante o qual teve que viver, em grande parte, com a receita proveniente das quotizações dos seus associados, cujo número decaiu a partir da implantação da República.

As primeiras sedes da Liga Naval (1900-1909)

A Liga Naval Portuguesa, de que Júlio de Vilhena, antigo ministro da Marinha (1881, 1990 e 1991-1992) e membro do partido Regenerador, foi primeiro presidente do Conselho Central, como se designava então o seu órgão máximo, teve a sua primeira sede em comum com o Clube Militar Naval (Rua do Carmo, nº 43), mudando-se em data que não foi ainda possível determinar com exactidão, para o primeiro andar do nº 6 de Praça Luís de Camões, morada que figura no frontispício do primeiro número do *Boletim Oficial*, que começou ser editado pela Liga em Outubro de 1902.

Não foi muito prolongada a coabitação entre o Clube Militar Naval e a Liga Naval Portuguesa, nem a localização da sua sede na Praça Luís de Camões, já que logo em Janeiro de 1903, o órgão oficial da Liga informava que o Conselho Regional de Lisboa, em cujas instalações funcionava o Conselho Central e era então também presidido pelo conselheiro Júlio de Vilhena, tinha resolvido transferir a sede para o “palacete da sra. Viscondessa de Valmor, ao Chiado”: A deliberação para esta mudança, foi tomada em função do “continuo aumento do numero dos seus associados [e da] necessidade de receber os sócios das Ligas Navais Estrangeiras [...] e bem assim á preparação da sua instala-

² Entre os membros civis encontravam-se os armadores Guilherme Arnaud e Abraão Bensaúde, os comerciantes João Henrique Andressen e João Basílio Garraio, o farmacêutico Augusto Moreira Feio, o jornalista Brito Aranha, o empresário e jornalista Bento Carqueja e o economista Bernardino Varetta. Ver lista em “Informações diversas”, *Anais do Clube Militar Naval*, Tomo XXX, nº 3 – Março de 1900, pp. 377-378.

³ Artigo 2º dos *Estatutos da Liga Naval Portuguesa*, aprovados por decreto de 23 de Janeiro de 1901, *Diário do Governo*, nº 19, 24 de Janeiro de 1901.

ção para o Congresso internacional de 1904, e funcionamento do gabinete de consulta náutica, escolas e outras dependências que a Liga vai criar”⁴.

O palacete em questão, localizado na então designada rua Garrett, hoje Largo do Chiado, foi construído em finais do séc. XVIII, e em 1827 tinha passado para as mãos do industrial José Ferreira Pinto Basto⁵, que o vendeu à viscondessa de Valmor em 1902⁶. A ocupação da nova sede deve ter-se verificado em Janeiro de 1903, já que o *Boletim Oficial* desse mês mostra a nova morada – Rua Garrett, 95 – na sua página inicial⁷.

A sede no palácio Calhariz-Palmela (1909-1932)

Logo desde os primeiros momentos da sua actividade, a Liga Naval Portuguesa procurou obter apoio do governo para a construção de um edifício próprio para a sua sede, que desejava ver construída em parte do terreno que estava destinado ao alargamento, para poente, do Arsenal da Marinha.

Um argumento adicional a essa pretensão surgiu em 1904 quando, durante a exposição de oceanografia e pesca que acompanhou o Congresso Marítimo Internacional, organizado em Lisboa pela Liga Naval, o rei D. Carlos I se comprometeu a ceder à Liga a colecção oceanográfica que vinha reunindo em campanhas anuais desde 1897, com a condição de que fosse construído o ambicionado edifício. A colecção devia ser integrada num Museu Nacional de Marinha, cuja criação passou desde então a fazer parte das intenções da Liga.

Numa renovação dessas diligências, em Janeiro de 1909, o Conselho Geral pediu ao ministro da Marinha e Ultramar, António Pais do Amaral, que fosse concedido à Liga Naval um terreno no qual pudessem ser construídas instalações para o seu Museu Marítimo e para sede da associação. O governante pareceu “bem disposto a fazer esta concessão”, e comprometeu-se a analisar o assunto⁸.

No entanto, os espaços arrendados à viscondessa de Valmor na rua Garrett, eram insuficientes para acolher tanto o Museu como a sede da Liga, pelo que se tornava necessário encontrar um novo local com as características suficientes para o efeito.

⁴ *Boletim Oficial, Série II, nº 1, 1903, p. 17.*

⁵ É designado como palacete Ferreira Pinto Basto. Ver Sistema de Informação para o Património Arquitectónico, em http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=7131 (consultado em 13 de Junho de 2016).

⁶ Josefina Clarisse de Oliveira (n. 1840, ?), viúva do 2.º visconde de Loures (Ângelo Francisco Carneiro, 1837 - 1870), que se tornou 2.ª viscondessa de Valmor pelo seu casamento com Fausto de Queirós Guedes (1837 - 1898).

⁷ Através de edital municipal de 14 de Junho de 1880, “a rua do Chiado, em todo o seu prolongamento [desde a rua das Portas de Santa Catarina] até à Praça Luiz de Camões, passa a denominar-se Rua Garrett”. O local do edifício designa-se actualmente Largo do Chiado, designação que recebeu por edital camarário de 1925. Ver <http://www.cm-lisboa.pt/toponimia> (consultado em 13 de Junho de 2016).

⁸ Acta do Conselho Geral, 18 de Janeiro de 1909, Arquivo Histórico da Marinha, Documentação Avulsa - Caixa 1387/A.

Foram então desenvolvidos contactos com o duque de Palmela⁹, com vista ao aluguer de dois andares no palácio que tinha o seu nome, no Largo do Calhariz (designado palácio do Calhariz, ou Sousa-Calhariz ou ainda Calhariz-Palmela). Estes contactos foram levados a cabo pelo segundo-tenente António Pereira de Matos, secretário-perpétuo da Liga Naval e pelo naturalista Albert Girard, que dirigia a colecção oceanográfica que tinha sido prometida à Liga, em vida do rei D. Carlos I¹⁰.

As diligências chegaram a bom termo e a Liga Naval mudou a sua sede para o edifício que iria ocupar entre 1909 e 1932. O palácio Calhariz-Palmela tinha sido mandado construir no séc. XVII por D. Francisco de Sousa (1631-1711), Morgado do Calhariz, e conservou-se na posse da família, ainda que tenha conhecido diversas ocupações ao longo do tempo. Em termos arquitectónicos, sofreu diversas modernizações: na década de 1840, quando foram aplicados estuques e pinturas decorativas e construído um anexo do lado nascente; alterações mais profundas nas fachadas e nos interiores, quando albergava a Caixa Geral de Depósitos, na década de 1950; finalmente, no final de década seguinte, o palácio Calhariz-Palmela foi ligado ao contíguo palácio Sobral, uma construção oitocentista.

Os contactos para o arrendamento, acima referidos, foram feitos com o duque de Palmela¹¹, através do administrador da sua Casa. O duque, que era sócio da Liga, respondeu às pretensões da Liga Naval, dizendo que “em vista do fim para que era destinado o edifício [...] o alugaria por cerca de 2 contos e 200 mil reis, annuaes”.

Paralelamente, a Liga Naval escreveu ao conde de Sabugosa, mordomo-mor da Casa Real, pedindo-lhe que intercedesse junto do rei para que fosse satisfeita a promessa, feita em vida de D. Carlos, de lhe ceder, “em deposito o Museu Oceanographico do mallogrado soberano com tudo que com elle se correlacione. Dar-lhe-há a Liga Naval desde já uma instalação condigna do nome do Seu Illustre Fundador”.

⁹ António de Sampaio e Pina Brederode (1834-1910), que era casado com a 3ª duquesa de Palmela e 3ª condessa de Calhariz (Maria Luíza de Sousa Holstein, mulher culta, foi escultora e filantropa). António Brederode foi oficial de Marinha, abandonando o serviço activo em 1876, no posto de capitão-tenente.

¹⁰ A colecção estava instalada no edifício conhecido por Paço de D. Fernando, em frente do Palácio das Necessidades. Ver *Diário Illustrado*, 1 de Março de 1907, p. 2.

¹¹ O título de conde de Calhariz, concedido em 1823 pelo rei D. João VI ao filho primogénito dos então marqueses de Palmela, referia-se à linha dos Sousa, com palácio e quinta do mesmo nome no concelho de Sesimbra. O topónimo foi dado ao sítio de Lisboa ao cimo da Calçada do Combro, onde no início do séc. XVIII foi edificado o palácio que foi sendo conhecido pelo nome de Calhariz, Sousa-Calhariz ou Palmela. Ver Afonso Eduardo Martins Zúquete (Direcção, coordenação e compilação), *Nobreza Portuguesa*, 3 volumes, Volume II, Lisboa, Editorial Enciclopédia, 1961, p. 465 e Volume III, pp. 99-106.

Na reunião do Conselho Geral realizada em 16 de Fevereiro de 1909, sob a presidência de Jacinto Cândido da Silva¹², foi decidido que as mudanças deviam começar de imediato¹³.

Também não tardou a resposta do Paço quanto à questão da colecção de D. Carlos. Através de dois officios do mordomo-mor, lidos nas reuniões do Conselho Geral de 25 de Fevereiro e 13 de Março de 1909, D. Manuel II e a rainha D. Amélia faziam saber que tinham resolvido ceder “a titulo de deposito à [...] Liga Naval o Museu Oceanographico do seu Augusto Pae e Esposo”, bem como “os exemplares do museu ornithologico que interessam directamente à oceanografia”¹⁴.

As obras de adaptação¹⁵ ficaram prontas em Junho de 1909, para que pudesse ser realizada a inauguração do Museu Marítimo, com a sua colecção oceanográfica, a que o Conselho Geral, por proposta de Albert Girard, decidiu chamar “Museu Oceanográfico D. Carlos I”¹⁶. No contrato para a renovação do arrendamento, celebrado em 1929 entre a Casa Palmela e a Liga Naval, refere-se que o Museu ocupava então três salas, sendo plausível que esta situação correspondesse à original, de 1909.

Para além do Museu, a nova sede da Liga dispunha de um salão nobre que iria, até 1932, acolher uma vasta diversidade de iniciativas promovidas pela associação ou por personalidades e entidades exteriores, tais como conferências de temática marítima e naval, política e cultural, concertos, exposições, jogos, bailes e actividades com fins caritativos.

A regularidade da vida financeira da Liga Naval contava com as quotizações dos associados, mas dependia principalmente de um subsídio concedido pelo Estado, a que já se fez referência. Logo em 1901, ano da sua formalização estatutária, a Liga passou a ver entrar anualmente nos seus cofres um terço do valor de uma taxa de 12 reis por quilograma, que incidia sobre todo o bacalhau entrado em portos portugueses a bordo de navio nacionais e assumia um valor significativo

Esta receita foi arrecadada “com mais ou menos facilidade”¹⁷ até 1908, quando, em Setembro, o governo alterou a contribuição pública para o orçamento da Liga, que passou a ser fixa, com o valor anual de 5 contos de reis. O restante, até que se completasse

¹² Jacinto Cândido da Silva (1857-1826) foi bacharel em Direito, magistrado e político, membro de relevo do Partido regenerador. Foi ministro da Marinha e Ultramar entre 1895 e 1897. Em 1903, com o conde de Bertiandos (presidente da Liga Naval a partir de 1915) e outros, fundou o partido Nacionalista, que desapareceu em 1910.

¹³ Acta do Conselho Geral, 16 de Fevereiro de 1909, Arquivo Histórico da Marinha, Documentação Avulsa - Caixa 1387/A.

¹⁴ Actas do Conselho Geral, 25 de Fevereiro e 13 de Março de 1909, Arquivo Histórico da Marinha, Documentação Avulsa - Caixa 1387/A.

¹⁵ O Conselho Geral da Liga fixou em 500 mil reis o limite para as despesas a realizar relativas com a mudança. Ver Acta do Conselho Geral, 28 de Maio de 1909, Arquivo Histórico da Marinha, Documentação Avulsa - Caixa 1387/A.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ “Ofício da Liga Naval ao Ministro da Marinha e do Ultramar, 24 de Outubro de 1911”. *Boletim Marítimo*, Série X, nº 2, Fevereiro de 1913, pp. 16-17.

o terço do imposto sobre o bacalhau, seria depositado na Caixa Geral de Depósitos, à ordem do governo, consignado à construção de um edifício para o Museu Nacional de Marinha¹⁸.

A mudança do regime, em 1910, foi desfavorável aos interesses da Liga, cujos promotores e dirigentes tinham sido sempre e continuaram a ser monárquicos. No ano financeiro 1910-1911 nenhum subsídio lhe foi pago, ainda que os cálculos das alfândegas tivessem fixado o valor devido em mais de 21 contos de reis¹⁹. No orçamento do Estado para o ano financeiro seguinte, 1911-1912, não foi incluído qualquer valor destinado à Liga Naval. No entanto, através de esforços desenvolvidos por dirigentes da Liga junto de membros da Câmara dos Deputados e do Senado, ainda foi garantida a inscrição de cinco contos de reis²⁰.

A situação piorou em Março de 1913, quando a publicação da chamada lei-travão, integrada nas medidas saneadoras das finanças públicas tomadas por Afonso Costa, presidente do ministério e titular das Finanças do 5º governo da República, proibiu as câmaras do parlamento de aprovarem qualquer disposição que aumentasse a despesa ou diminuísse a receita. Despareceu assim o subsídio que equilibrava as contas da Liga Naval que teve, de então em diante, que viver exclusivamente das suas receitas, essencialmente provenientes das quotizações e do aluguer das instalações para a realização de festividades e actividades culturais.

Entretanto, em termos contextuais, é necessário recordar que entre 1908 e 1918, mais particularmente a partir de 1913, a Liga Naval Portuguesa tinha tomado a iniciativa de se envolver na criação sucessiva de duas associações de carácter político, de cariz monárquico e conservador, mantendo relações estreitas com a Causa Monárquica e o nascente movimento do Integralismo Lusitano. Foi assim com a criação da União Patriótica (1913) e da Liga Nacional (1915-1918), sendo ainda necessário sublinhar o seu profundo envolvimento nas chamadas Conferências da Liga Naval, em 1915, iniciadas durante a curta ditadura do general Pimenta de Castro e interrompidas depois da revolução de 14 de Maio, que lhe pôs termo. Estes envoltimentos acentuaram o afastamento entre a Liga Naval e o poder republicano, agravando as condições de sobrevivência da associação. O salão nobre da sede foi alugado em numerosas ocasiões para a realização de conferências, exposições de artes plásticas e concertos musicais, como uma forma de atenuar aquelas dificuldades.

¹⁸ Um edifício com este fim nunca chegou a ser construído. Como já referimos, em 1908-1909, a Liga recebeu 4.000\$000 reis para o Museu, valor que utilizou para manter a colecção oceanográfica de D. Carlos.

¹⁹ Nos mapas estatísticos dos rendimentos cobrados nas Alfândegas, referentes a 1910-1911, figurava o valor de cerca de vinte e um contos de reis como correspondendo ao “Subsídio À Liga Naval Portuguesa – Um terço do imposto sobre o bacalhau pescado por navios portugueses”, embora se saiba que, desde 1908, a Liga tinha deixado de receber este subsídio variável, para passar a arrecadar um valor fixo, inferior ao anteriormente fixado.

²⁰ *Boletim Marítimo, Série X, nº 1, Janeiro de 1913.*

A exposição de Amadeo de Souza-Cardozo em 1916

No dia 4 de Dezembro de 1916, foi inaugurada uma exposição de pintura e desenhos de Amadeo de Souza-Cardoso, que incluiu praticamente as mesmas obras que tinha mostrado no Porto, no mês anterior, no pavilhão do Jardim Passos Manuel, um local de características populares. Ao invés, o salão nobre do palácio Calhariz-Palmela tinha um ambiente “selecto”, como o classificou o pintor²¹.

O contacto de Amadeo com a Liga Naval foi intermediado por um oficial da Marinha e dirigente da Liga, o monárquico comandante Policarpo de Azevedo²², amigo de Francisco Cardoso, o tio do pintor que sempre apoiou a sua carreira artística. Esta relação deve ter contribuído decisivamente para que a Liga Naval viesse a acolher a exposição, com contrapartida num valor monetário que Amadeo de Souza-Cardozo liquidou. No entanto, para além destes factores, admite-se que as afinidades ideológicas entre o pintor e os dirigentes da Liga Naval tenham pesado na decisão.

O significado da exposição de Amadeo na Liga Naval Portuguesa, em Lisboa, foi reforçado com o Manifesto que José de Almada Negreiros, “poeta futurista”, então publicou, e no qual afirmava: “Amadeo de Souza-Cardoso é a primeira Descoberta de Portugal na Europa no século XX. O limite da Descoberta é infinito [...] por isso [é] que a Descoberta do Caminho Marítimo p’rá Índia é menos importante que a Exposição de Amadeo de Souza-Cardoso na Liga Naval de Lisboa”²³. Entre a provocação e a afirmação de rotura com o pensamento artístico dominante, Almada definiu assim a mostra de Amadeo como um manifesto de modernidade.

Ao longo de 1916 e 1917, para além da exposição de Amadeo de Souza-Cardoso, tiveram lugar na sede da Liga Naval Portuguesa diversas manifestações culturais, incluindo as de representantes da corrente modernista. Entre elas contaram-se, em 1916, um concerto e um bailado de Ruy Coelho e uma exposição do escultor Diogo de Macedo, que trouxe para a Liga Naval (ainda em 1916, logo depois de Amadeo) os trabalhos que tinha acabado de expor na Sociedade Portuense de Belas-Artes²⁴. No ano seguinte tiveram lugar um novo concerto de Ruy Coelho e um curso de música a cargo do mesmo compositor, de João Passos e António Thomaz de Lima.

²¹ Carta de 4 de Dezembro de 1916 ao seu tio Francisco Cardoso, Fernando Pamplona, *Chave da Pintura de Amadeo. As ideias estéticas de Sousa-Cardoso através das suas cartas inéditas*, Lisboa, Guimarães Editores, 1983, p. 69

²² Policarpo José d’Azevedo nasceu em Lisboa em 1862, segundo filho do 3º visconde de Rio Seco, título a que ficou associado no livro de assentos na Marinha. Alistou-se em 1877 e serviu até 1924 quando, no posto de capitão-de-mar-e-guerra, pediu a demissão da Marinha. Foi Ajudante de Campo honorário do rei D. Carlos e, em 5 de Outubro de 1910, comandava o cruzador “S. Rafael”, tendo sido ferido quando se opunha aos marinheiros sublevados em favor da República. Foi membro e dirigente proeminente da Liga Naval Portuguesa, ocupando em diversas ocasiões entre 1906 e 1926, funções no Conselho Geral e no Conselho Regional de Lisboa da Liga Naval. Morreu em 1928.

²³ José de Almada Negreiros, *Textos de intervenção. Obras completas. Volume VI*, Lisboa, Editorial Estampa, 1972.

²⁴ Ana Paula Machado e Elsa Soares, “Porto 1916”, *Catálogo etc*, 2016, pp. 134-135.

A Liga Naval foi, assim, durante este período muito especial da sua vida, um local de divulgação de cultura entre uma certa elite lisboeta, acolhendo artes plásticas, música e literatura, da geração que ambicionava afirmar uma estética nova, ao mesmo tempo que marcava distâncias em relação à República, que consideravam representada por homens do passado.

Sarah Afonso, nas suas *Conversas com Maria José Almada Negreiros*²⁵, relatou uma ocasião em que se cruzou com Almada “Eu vinha do Calhariz a descer o Camões e vinha ele e o Santa Rita. Deviam ir à Liga Naval [...] que era um sítio onde se faziam exposições e conferências, e lá iam os dois, o José à frente e o Santa Rita atrás, andam sempre em fila”²⁶.

Conclusão

Amadeo de Souza-Cardozo morreu aos 30 anos, em 25 de Outubro de 1918, nas vésperas do Armistício e no ano em que, com o Sidonismo, se começaram a desvanecer os projectos políticos da Liga Naval²⁷. A sua actividade conheceu, a partir de então, um período de apagamento, como que perdida nas mudanças políticas decorrentes da guerra e da Nova República Velha.

Saíu, ainda que fugazmente, em 1930, desta discricção forçada, quando lhe foi pedido o apoio para a divulgação do plano naval que o governo da Ditadura Nacional tinha lançado. Mas logo dois anos depois começou o declínio da Liga Naval. Alguns sócios abandonaram a Liga, outros deixaram de pagas as suas quotas, restando então apenas “duas ou três dezenas” de associados²⁸.

Em Janeiro de 1932, perante manifestas dificuldades em honrar o pagamento da renda, o Conselho Geral decidiu abandonar a sede no palácio Palmela, transferindo-se, por deferência do ministro da Marinha, almirante Magalhães Correia, para duas modestas salas no antigo Quartel de Marinheiros, em Alcântara.

²⁵ Agradece-se à Mestre Marta Soares a chamada de atenção para esta curiosa passagem da obra referida bem como, em geral, o apoio e os debates com o autor em tudo quanto se refere a Amadeo de Souza-Cardoso, sem o que não teria sido possível esta comunicação nem a correspondente parcela da investigação em que se inscreve.

²⁶ Maria José Almada Negreiros, *Conversas com Sarah Affonso, Lisboa, Arcádia, 1982, p. 32.*

²⁷ António Pereira de Matos prosseguiu o seu próprio caminho, sendo membro fundador da Cruzada Nacional D. Nuno Álvares Pereira, a cuja Direcção-Geral presidiria, em 1924-1925. Este movimento foi um “significativo lugar de convergência de várias tradições políticas e morais nacionalistas”. A Cruzada, importa acentuar, não decorreu de uma metamorfose da Liga Nacional, mas colheu uma parte do seu legado ideológico, a que deu forma entre 1918 e 1938 com um discurso que evoluiu ao longo desse período, mas que manteve a sua matriz nacionalista e conservadora. Ver Ernesto Castro Leal, “A Cruzada Nacional D. Nuno Álvares Pereira e as origens do Estado Novo (1918-1938)”, *Análise Social*, Vol. XXXIII (148), 1998 (4º), passim.

²⁸ Acta do Conselho Geral, 5 de Agosto de 1933, Arquivo Histórico da Marinha, Documentação Avulsa - Caixa 1387/A.

Pelo seu significado material, porque foi na sua sede que Amadeo realizou a primeira exposição em Lisboa, que seria a última em vida, e pelo seu significado simbólico, porque a escolha do local para realizar a exposição não foi obra do acaso (embora, como sempre, algum acaso tenha desempenhado o seu papel), bem pode dizer-se que a Liga Naval Portuguesa é, no sentido que lhe deu Pierre Nora, um “lugar de memória” de Amadeo de Souza Cardozo.

Notas – O autor escreveu segundo o antigo Acordo Ortográfico. Foi mantida a grafia original nas transcrições efectuadas.

Fontes e bibliografia

Acta do Conselho Geral da Liga Naval Portuguesa, 1909-1932, Arquivo Histórico da Marinha, Documentação Avulsa - Caixa 1387/A.

Boletim Marítimo, 1907-1913.

Diário Ilustrado, 1 de Março de 1907.

Estatutos da Liga Naval Portuguesa, Decreto de 23 de Janeiro de 1901, *Diário do Governo*, nº 19, 24 de Janeiro de 1901.

<http://www.cm-lisboa.pt/toponimia> (consultado em 13 de Junho de 2016).

http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=7131 (consultado em 13 de Junho de 2016).

Anais do Clube Militar Naval, Tomo XXX, nº 3 – Março de 1900.

LEAL, Ernesto Castro, “A Cruzada Nacional D. Nuno Álvares Pereira e as origens do Estado Novo (1918-1938)”, *Análise Social*, Vol. XXXIII (148), 1998 (4º).

MACHADO, Ana Paula e SOARES, Elsa, “Porto 1916”, *Catálogo Amadeo de Souza-Cardoso 2016-1916 Porto-Lisboa*, 2016.

NEGREIROS, José de Almada, *Textos de intervenção. Obras completas. Volume VI*, Lisboa, Editorial Estampa, 1972.

NEGREIROS, Maria José Almada, *Conversas com Sarah Affonso*, Lisboa, Arcádia, 1982.

PAMPLONA, Fernando, *Chave da Pintura de Amadeo. As ideias estéticas de Sousa-Cardoso através das suas cartas inéditas*, Lisboa, Guimarães Editores, 1983.

ZÚQUETE, Afonso Eduardo Martins (Direcção, coordenação e compilação), *Nobreza Portuguesa*, 3 volumes, Volume II e III, Lisboa, Editorial Enciclopédia, 1961.

EVOCACÃO DO CENTENÁRIO DA EXPOSIÇÃO DE AMADEO DE SOUZA-CARDOSO NA LIGA NAVAL PORTUGUESA

Comunicação apresentada pela
Dra. Marta Soares, em 7 de fevereiro

Boa tarde a todos,

Em primeiro lugar, saúdo os presentes e agradeço à Academia de Marinha o convite para participar nesta sessão dedicada à exposição de Amadeo de Souza-Cardoso em 1916.

Como sabem, Amadeo tinha acabado a exposição no Jardim Passos Manuel, espaço no centro do Porto vocacionado para o entretenimento, com imensas sessões de cinema. O que ali se passou em Novembro de 1916 anda próximo do contraste de recepções de que falava Walter Benjamin: “as massas podem ser progressistas diante de Chaplin e reaccionárias diante de Picasso”¹.

Amadeo descansou poucos dias em Manhufe e veio para Lisboa, levando as obras consigo no comboio (as mesmas do Porto, menos um desenho – *Sarilho de Poço* – que pode ter sido vendido e até agora não identificámos). Amadeo tinha tentado expor em Lisboa, na Galeria das Artes gerida por José Pacheko, mas Pacheko terá recusado a exposição individual de Amadeo por estar interessado em exposições colectivas.

A exposição que chegava a Lisboa era, no fundo, a mesma, um corpo autónomo e itinerante, mas o modo como se configurou, como foi recebida e como Amadeo interagiu com a imprensa não se desliga, a meu ver, do contexto da Liga Naval.

Quem passasse pela Liga Naval seria à partida confrontado com a sua exposição permanente de história natural. Curiosamente, Amadeo não menciona a colecção de D. Carlos na correspondência, mas é inevitável que o pintor se tenha cruzado com ela. Nas paredes do Palácio Calhariz, o pintor deparar-se-ia com marinhas e quadros alusivos a regiões: *Olhão, Minho, Douro, Barreiro, Nau do Século XVI*, pinturas de João Vaz actualmente visíveis no Museu de Marinha.

Quem sabe se, na montagem, Amadeo terá sido forçado a deslocar alguns desses quadros do sítio. Se tal aconteceu, interrogo-me como terá sido essa operação e, sobretudo, como terão os frequentadores da Liga Naval encarado as obras de Amadeo de temática marítima: o desenho *Tourmente* da série *XX Dessins*, mostrado no fim da exposição, ou a bela *Chalupa*, que sugere, em pinceladas de azul a deslizar, um percurso ascendente, quase uma estrada no mar, um espécie de palimpsesto terrestre na paisagem marítima.

¹ Walter Benjamin, “A obra de arte na época da sua possibilidade de reprodução técnica”, in *A Modernidade*, João Barrento (ed. e trad.), Lisboa: Assírio & Alvim, 2006, p. 230.

Parece-me que há, aliás, outro cruzamento entre mar e terra que se insinua nos coelhos de Amadeo que lembram peixes, n' *Os Galgos* e em *Saut du Lapin*, obras mais recuadas que não foram expostas em 1916².

A presença marítima mais bizarra na exposição de 1916 lia-se numa série de títulos que intersectam o rosto com a paisagem costeira e orbitam em torno de *Promontório cabeça indigo MARES D'OSSIAN Rose orange*, pintura a cera de título extraído das *Illustrations* de Rimbaud, o poeta mais acarinhado por Amadeo e evocado na epígrafe do catálogo da exposição. Desta obra derivam três aguarelas que reforçam a relação entre rosto e paisagem marítima – *Litoral cabeça, Cabeça oceano, Oceano vermelho cabeça...* Na última, a nomeação da cor, tal como se lia no título de *Promontório cabeça indigo*, volta a ganhar importância.

Entramos agora na recepção. Em rigor, a cobertura mediática foi mais positiva do que se esperaria (Amadeo foi apoiado por grande jornais – o *Diário de Notícias*, em Lisboa, e o *Jornal de Notícias*, no Porto.) É certo que a família Sousa Cardoso e artistas próximos de Amadeo veicularam sobretudo a memória da recepção negativa da maioria dos visitantes e a agressão física no Porto. O público da Liga Naval era muito específico, aristocrático, artistas da geração de *Orpheu*. Lá a exposição dificilmente terá atingido os números extraordinários de visitantes que atingiu no Passos Manuel (entre 25 e 30 000 visitantes) e desencadeado reacções tão extremadas como no Porto.

Vou concentrar-me numa crítica de Alfredo Pimenta³, figura profundamente envolvida nas actividades da Liga Naval, publicada no *Diário Nacional*, jornal dirigido por membros da Liga Naval, como Aníbal Soares, a quem Amadeo fora apresentado pelo comandante Policarpo de Azevedo. Infere-se, pela crítica, que Pimenta terá sido obrigado por Aníbal Soares a escrever sobre a exposição. Sabemos também, pela correspondência de Amadeo, a opinião do pintor sobre esse artigo: “uma soma de erudição (...) distante do movimento moderno”, o texto que mais se impõe na imprensa. Amadeo chega a narrar um episódio em que evita ser apresentado a Alfredo Pimenta, desejoso de o conhecer.

É inegável que se trata do artigo sobre a exposição mais informado do cubismo e do futurismo, mas revela-se, a dada altura, muito problemático e injusto para com Amadeo.

Inicialmente, Alfredo Pimenta sugere um entendimento alargado do futurismo, como designação de síntese de vários movimentos. No entanto, essa hipótese não se expande. A crítica torna-se puro exibicionismo de livros, nomes de artistas e excertos de *Les Peintres Cubistes* de Apollinaire sem citação ou qualquer tipo de problematização. Quando finalmente se pronuncia sobre a exposição de Amadeo, Pimenta enumera as obras que aprecia, destacando *Par Impar 1 2 1*, e deixa-nos algumas impressões gerais – o

² *Os Galgos* terão permanecido no atelier de Amadeo em Paris durante a I Guerra Mundial; a tela *Saut du Lapin* tinha sido vendida a Arthur Jerome Eddy em 1913, aquando do *Armory Show*, e pertence, actualmente, à colecção do Art Institute of Chicago.

³ Alfredo Pimenta, “N'uma Exposição”, in *Diário Nacional*, 6 de dezembro de 1916, p. 3. Transcrito em *Amadeo de Souza-Cardoso / Porto Lisboa / 2016 – 1916*, Porto: Museu Nacional de Soares dos Reis; Blue Book, 2016, p. 283.

choque motivado pelo excesso de vermelho, amarelo e verde, bem como a fraca iluminação da sala.

Os grandes problemas surgem quando Pimenta tenta diagnosticar a “falta de personalidade de Amadeo”, comparando as suas obras com as Marcel Duchamp e Juan Gris. Ao ler estes excertos, supõe-se que Alfredo Pimenta terá visto muitas exposições em Paris. Na verdade, o historiador tinha uma boa biblioteca e um bom repositório de reproduções para fazer as comparações que quisesse. Elas falham, neste caso, porque Alfredo Pimenta quase acusa Amadeo de plágio por meras afinidades temáticas próprias da natureza-morta, da representação de músicos, dos jogadores de cartas, temáticas que são, aliás, recorrentes na história da pintura.

Antes da exposição de Amadeo em Lisboa, Fernando Pessoa escrevera uma crítica a um artigo de Alfredo Pimenta sobre a revista *Centauro* que resume muitíssimo bem os problemas de Pimenta⁴: o excesso de erudição que não passa para a escrita da crítica literária e de arte (é um texto em “linhas rectas”, reduzido a “gosto”, “não gosto”); a “hipnose do estrangeiro”, que consiste em valorizar os artistas estrangeiros em detrimento dos portugueses. Neste caso, tanto Amadeo, como Pessoa percebem que Alfredo Pimenta é capaz de converter a vanguarda num discurso académico e redutor. Neste caso, não estamos diante de uma apologia da pintura académica do século XIX ou *pompier*, contra a qual Amadeo se batia, mas de uma crítica que, por mais livros e artistas cubistas que enumere, se afasta, como referia Amadeo, do “movimento moderno”. Instala-se aqui, a meu ver, uma consciência de uma “academização” do discurso sobre a vanguarda.

Agora entramos na defesa da exposição: na recepção ultra positiva de Almada Negreiros. Considero que a célebre afirmação de que “a descoberta do caminho marítimo para a Índia é menos importante do que a exposição de Amadeo de Souza-Cardoso na Liga Naval”⁵ no manifesto de Almada Negreiros pode dialogar com o ciclo de conferências da série Vasco da Gama organizado pela Liga Naval em 1916, assim como excertos das entrevistas de Amadeo a propósito da exposição na Liga Naval podem sugerir alguma contaminação do ambiente da Liga Naval, pelas referências ao projecto de uma exposição num transatlântico, pelos comentários sobre a actividade portuária de Lisboa e pelo desvio sobre o potencial onomatopaico dos submarinos⁶. Este entusiasmo pelo submarino pode, em última análise, transitar para um famoso quadro pintado após a exposição na Liga Naval a que se convencionou dar o título de *Entrada* e pertence ao Museu Calouste Gulbenkian.

⁴ Fernando Pessoa. “No *Diário Nacional* de 29, no decurso de uma crítica geral...”, 1916. Arquivo Pessoa. [Em linha] Consultado a 22-08-2016. Disponível em: <http://arquivopessoa.net/textos/3926>

⁵ José de Almada Negreiros, “Exposição / amadeo / de souza / cardoso / Liga Naval de Lisboa”, in *Manifestos e Conferências*, Lisboa: Assírio & Alvim, 2006, pp. 17-20.

⁶ João Fortunato de Sousa Fonseca, “O Futurismo em Lisboa. Falando com Amadeu de Souza Cardoso”, in *Jornal de Coimbra*, 21-12-1916, p. 1. Transcrito em *Amadeo de Souza-Cardoso / Porto Lisboa / 2016 – 1916*, Porto: Museu Nacional de Soares dos Reis; Blue Book, 2016, pp. 285-286.

A professora Joana Cunha Leal, aqui presente, tem vindo a identificar submarinos e outros elementos alusivos à entrada na 1ª Guerra Mundial. Entretanto o almirante Fernando David e Silva viu outro submarino em *Entrada*, reforçando esta teoria⁷.

Há, portanto, uma rede de personalidades envolvidas nas actividades da Liga Naval que interfere na recepção da exposição na imprensa (caso de Alfredo Pimenta), um possível gesto de provocação às actividades da Liga Naval legível no manifesto de Almada Negreiros e prováveis contaminações do ambiente da Liga Naval no discurso de Amadeo.

Muito obrigada.

⁷ Joana Cunha Leal, “Uma Entrada para Entrada. Amadeo, a historiografia e os territórios da pintura”, *Intervalo*, nº 4, 2010, pp. 138-158.

OS MARES DO ARQUIPÉLAGO ORIENTAL NOS SÉCULOS XVI E XVII: NAVEGAÇÃO, PIRATARIA E PILHAGEM

Comunicação apresentada pelo acadêmico
Manuel Marques Lobato, em 14 de fevereiro

Introdução

O pequeno arquipélago das Molucas fez a sua entrada na ‘história global’ por ser uma região produtora de especiarias, especialmente de noz-moscada e cravo-da-Índia ou cravinho. A sua história está repleta de episódios violentos que se ficaram a dever, em larga medida, à agressão por parte dos europeus - portugueses, espanhóis, holandeses e até ingleses – que exponenciou a violência interétnica entre diferentes populações asiáticas presentes na região. No entanto, tudo leva a crer que o principal motivo de conflito antes da chegada dos europeus se prendia com a disputa pelo controlo sobre as áreas mais ricas em produção alimentar, nomeadamente as que produziam arroz, enquanto a luta pelo controlo sobre a exportação de especiarias ocuparia um lugar secundário entre as prioridades das principais formações políticas da região.

O caso mais conhecido de agressão por parte das potências ocidentais teve lugar em 1614¹, quando os holandeses da VOC, a Companhia Unida das Índias Orientais, criada doze anos antes, foram confrontados com a resistência dos habitantes do arquipélago de Banda, que insistiam em continuar a escoar parte da sua produção de noz-moscada e maçã ou macis através dos circuitos tradicionais, que conduziam aos portos javaneses e ao sul das Celebes, fazendo tábua rasa dos acordos firmados com a companhia.

Os bandaneses não reconheceram qualquer validade aos tratados de exclusividade impostos pelos holandeses e estes decidiram eliminá-los fisicamente, massacrando e deportando uma parte substancial da população das ilhas, sobretudo da ilha de Banda-Neira, a principal delas, o que destruiu a sua estrutura sócio-política baseada em aldeias ou *kampong*, aglomerados liderados por conselhos de anciãos das principais famílias. Como consequência, os sobreviventes viram-se subitamente convertidos em mera mão-de-obra assalariada ao serviço da VOC e de colonos europeus – os chamados *perkeniers* – a quem foram distribuídas as terras dos nativos em regime de concessão precária².

¹ Jurrien van Goor. 2004. *Prelude to Colonialism. The Dutch in Asia*. Hilversum: Uitgeverij Verloren, pp. 122-123.

² Vincent C. Loth. 1995. ‘Pioneers and Perkeniers: The Banda Islands in the 17th Century’. *Cakalele* 6, pp. 13-35; Marcus Vink. 2003. ‘The world’s oldest trade: Dutch slavery and slave trade in the Indian Ocean in the seventeenth century’. *Journal of World History* 14.2, pp. 164 e 169. De uma população originalmente estimada em 15 mil habitantes, Banda-Neira passou a apresentar uma demografia flutuante, variando entre menos de dois mil e cerca de cinco mil habitantes, a maioria

Este foi o primeiro massacre perpetrado por europeus a leste do Cabo da Boa Esperança com o intuito de criar uma economia de plantação. Já setenta anos antes, Jordão de Freitas, governador das Molucas – à época designado por capitão - acalentara o projeto de fundar na ilha de Amboino uma capitania-donatária semelhante às que então existiam nas ilhas atlânticas e no Brasil, mas a sua iniciativa foi travada pela coroa portuguesa, com a qual Freitas arrastou um longo pleito nos tribunais. Este fidalgo, natural da ilha da Madeira, havia-se apercebido do potencial da ilha de Amboino para a arboricultura intensiva do craveiro, sistema que os holandeses mais tarde viriam a implementar nesta ilha. Nesse sentido, Freitas chegara mesmo a obter de Tabarija, sultão de Ternate, a doação de Amboino³.

Piratas, escravos e salteadores

Mas recuemos até ao primeiro encontro dos portugueses com as ilhas Molucas, que ocorreu em 1512, quando Francisco Serrão e alguns companheiros que com ele naufragaram em Pulau Penyu (ou ilha da Tartaruga), a ocidente da ilha de Buru, repeliram um ataque de piratas Wadjo (ou bajau⁴), oriundos das Celebes orientais, que costumavam assolar várias aldeias na Península de Hoamoal, na extremidade ocidental da ilha de Seram⁵. Embora veiculando uma imagem algo estereotipada⁶, os portugueses registaram, ao longo do século XVI, a reputação de temíveis piratas alcançada por estas populações

dos quais escravos. V. I. van de Wall. 1934. 'Bijdrage tot de geschiedenis der Perkeniers, 1621-1671'. *Tijdschrift voor de Indische Taal-, Land- en Volkenkunde van het Koninklijk Bataviaas Genootschap* 74, pp. 516-580, *apud* Stephan Egbert Arie van Galen. 2008. 'Arakan and Bengal. The rise and decline of the Mrauk U kingdom (Burma) from the fifteenth to the seventeenth century AD'. Tese de doutoramento. Universidade de Leiden, p. 223.

³ Jordão de Freitas ao rei, Goa, 31 de agosto de 1548, ANTT, Cartas dos Vice-reis, 26, in Sá (ed.). *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente. Insulíndia*. Vol. 1. Lisboa: CEHU, 1960, doc. 74, pp. 558-559; Petição de Gonçalves de Freitas, 18 de junho de 1574, British Museum, *Add.* 21526, fl. 72-4v; Consulta sobre Gonçalo de Freitas da Silva, Lisboa, 13 de Maio de 1615, AHU, Cod. 1192, Registo de Consultas do Conselho da Fazenda de 1615, fls. 75-8, in Alberto Iria. 1973. "As Molucas no Arquivo Histórico Ultramarino. Documentos para a sua história (1589-1615)". *Studia* 37, doc. 27, pp. 712-715. Confusamente, o autor anónimo da chamada "Relação dos feitos (...) que Sancho de Vasconcelos etc." (cap. 7, in Sá, *Documentação*. Vol. IV. p. 183) também se refere a este assunto.

⁴ Clifford Sather. 2004. "Bajau". In K. G. Ooi (ed.). *Southeast Asia: A historical encyclopedia from Angkor Wat to East-Timor*. Santa Barbara: ABC-CLIO, pp. 200-201. Veja-se também Leonard Y. Andaya. 1984. "Historical Links between the Aquatic Populations and the Coastal Peoples of the Malay World and Celebes". In Muhammad Abu Bakar *et al.* (eds.). *Historia: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History, University of Malaya*. Kuala Lumpur: The Malaysian Historical Society, pp. 34-51; e Kathryn Gay Anderson. 2003. "The Open Door: Early Modern Wajorese Statecraft and Diaspora". Tese de doutoramento. Honolulu: University of Hawai'i.

⁵ António Galvão. 1971. *A Treatise on the Moluccas (c. 1544). Probably the Preliminary Version of António Galvão's lost 'Historia das Molucas'*, Hubert Jacobs S.J. (ed.). Roma: IHSI e St. Louis, Mo.: St. Louis University, pp. 196 e 343.

⁶ Stephen C. Druce. 2009. *The lands west of the lakes. A history of the Ajattappareng kingdoms of South Sulawesi 1200 to 1600 CE*. Leiden: KITLV Press, p. 21.

marítimas seminómadas de etnia búguis, numa época em que a pirataria era já uma prática corrente nas zonas leste e noroeste do arquipélago malaio e assim continuaria até à segunda metade do século XIX. Jacques de Coutre, o conhecido negociante flamengo de pedras preciosas estabelecido em Malaca na charneira dos séculos XVI e XVII, considerou mesmo que o próprio sultão do Brunei seria “mais pirata do que rei”, pois a maioria dos seus súbditos eram “bajaus de Bornéu”⁷. Coutre queria referir-se, provavelmente, a algum ramo dos Orang Tidung, piratas que Thomas Forrest viria a encontrar na costa nordeste de Bornéu dois séculos mais tarde⁸.

No entanto, a pirataria era apenas um aspeto entre outros de que se revestiam as atividades bélicas e as práticas violentas de pilhagem, cujo principal propósito não era o apresamento de navios mas principalmente a captura de escravos ou a extorsão de tributos. Do ponto de vista económico, a introdução de crescentes quantidades de mercadorias importadas na região ao longo dos séculos XVI e XVII não parece ter criado um incentivo à captura de escravos entre sociedades que, como as do arquipélago malaio, eram detentoras de um baixo índice tecnológico e produziam escassos bens suscetíveis de encontrarem mercado ao longo dos canais intercontinentais. Por esse motivo, o tráfico de escravos viria a conhecer um impulso decisivo apenas no final da década de 1660, quando a derrota de Macaçar perante a VOC levou parte considerável da população bajau das Celebes a mudar-se para Pasir, Bima, Sumbawa e outros destinos situados nas Pequenas Ilhas de Sunda⁹. Até esta data, no arquipélago malaio, a pressão sobre o mercado de escravos e conseqüente crescimento da sua obtenção por meios coercivos tinha vindo da própria VOC e da sua procura de mão-de-obra para fins agrícolas e para estaleiros de construção naval. No entanto, já anteriormente a região tinha revelado aos portugueses e aos espanhóis as suas potencialidades como fonte de abastecimento de escravos.

É neste âmbito que, em 1581, Miguel Roxo de Brito, comerciante e funcionário da Coroa, organizou uma expedição à região do Raja Ampat e à Nova Guiné, no que veio a constituir a primeira viagem levada a cabo por um europeu com a intenção de efetuar o levantamento das ilhas a leste das Molucas. Partindo de Bachão (Bacan) a 17 de maio de 1581 e agindo por conta própria, embora patrocinado pelo sultão de Tidore, que lhe disponibilizou duas coracoras, Brito deixou-nos um detalhado relato do seu périplo em língua castelhana, já que o seu relatório era dirigido a Filipe II, que acabava de ascender ao trono de Portugal. Ao terminar o seu relato, Roxo de Brito avança a informação de que, apesar das dificuldades de navegação para navios de alto bordo, a partir da Nova Guiné “se puede hazer una contratacion para la Nueva España ... de muchos esclava-

⁷ Jacques de Coutre. 1991. *Andanzas asiáticas*, E. Stols, B. Teensma e J. Werberckmoes (eds.). Madrid: Historia 16, pp. 108 e 145.

⁸ Christian Pelras. 1972. “Notes sur quelques populations aquatiques de l’Archipel nusantarien”. *Archipel* 3, p. 164.

⁹ Hans Hägerdal. 1998. “From Batuparang to Ayudhya. Bali and the outside world, 1636-1656”. *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 154.1, p. 75.

vos, porque son como los de Guinea”¹⁰. Como sempre, o comércio de escravos africanos estava no centro das preocupações dos colonizadores das Américas, o que Roxo de Brito não ignorava. Como veremos no decurso deste estudo, a captura de escravos esteve também no cerne da conflitualidade regional e das relações de poder nas Molucas e nos mares do arquipélago oriental, em geral.

Nem todas as ilhas mencionadas por Roxo de Brito são identificáveis. No entanto, este aventureiro aponta aquelas que se situam a leste de Seram, a que chama Serdanha, ou seja, Seram Laut (‘mar de Seram’), como constituindo o centro de uma vasta rede comercial, que compreendia Magusia, no Golfo de MacCluer, na Nova Guiné, Tombungku, Butung, Timor, Bima e Bali, rede esta que se articulava com diversos portos em Java e nas Celebes. De acordo com o seu relato, Serdanha (Seram Laut) era habitada por cerca de cinco mil homens, muitos deles ricos comerciantes. Possuíam milhares de escravos papuas usados na produção do sagueiro, sendo o sagu exportado para Banda a troco de especiarias. Eram construtores navais e nas suas embarcações navegavam até Timor, onde adquiriam sândalo, até Bali, onde obtinham ouro e tecidos, Bima, onde compravam ouro, âmbar e cera, e mesmo até Java. Também negociavam com comerciantes provenientes de Macaçar e Butung, que lhes vendiam ouro e tecidos de algodão. Os comerciantes de Seram Laut compravam ainda grandes quantidades de ferro em Tombuku para vender na Nova Guiné, especialmente em Magusia, na costa sul do golfo de MacCluer, a troco de casca de *Massoia aromatica*, depois revendida a comerciantes javaneses para uso medicinal juntamente outros produtos da floresta e especiarias, especialmente noz-moscada¹¹.

Uma linha de continuidade no comércio de casca de *Massoia aromatica* poderia ser facilmente traçada desde o relato do Brito até à descrição de Rumphius um século mais tarde¹², passando pelas expedições de 1632-33 e 1637 de Artus Gysels, governador holandês de Banda, que aceitou três quilos de ouro e duzentos escravos como suborno pago por comerciantes de Onin, povoação situada na costa ocidental da Nova Guiné, para não interferir e mesmo ocultar, perante os dirigentes da VOC em Batávia e Amesterdão, as atividades predadoras daquele potentado¹³. Tal rede marítima regional, que os historiadores designam por *sosolot*, sobreviveu, até ao século XIX, ao policiamento holandês sobre o comércio de especiarias exercido através de armadas de remo e expedições punitivas conhecidas por *hongu*. No final do século XIX, o valor deste comércio foi

¹⁰ Charles R. Boxer e Pierre-Yves Manguin. 1979. “Miguel Roxo de Brito’s Narrative of his Voyage to the Raja Empat, May 1581-November 1582”. *Archipel* 10, p. 194.

¹¹ Idem, *ibid.*, p. 178-186

¹² Tom Goodman. 1998. “The *sosolot* exchange network in eastern Indonesia during the seventeenth and eighteenth centuries”. In J. Miedema, C. Odé e R. A. C. Dam (eds.). *Perspectives on the Bird’s Head of Irian Jaya, Indonesia*. Amesterdão: Rodopi, p. 436.

¹³ J. H. F. Sollewijn Gelpke. 1994. “The report of Miguel Roxo de Brito of his voyage in 1581-1582 to the Raja Ampat, the MacCluer Gulf, and Seram”. *Bijdragen Tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 150, p. 127.

estimado pelos britânicos em 80 mil libras esterlinas, não incluindo o tráfico de escravos, que, entretanto, havia sido abolido¹⁴.

De acordo com o relato de Roxo de Brito, o ouro seria o maior incentivo para que os salteadores papuas de Misool e de outras ilhas do Raja Ampat capturassem populações ribeirinhas e as escravizassem, levando-as depois a Seram oriental, onde esses escravos podiam ser resgatados pelos seus familiares a troco de ouro. A passagem que se lhe refere contém ainda informes curiosos sobre as características das velozes coracoras:

"São estes de Misool muito dados a roubar; pelo que fazem umas embarcações muito ligeiras que todos os dias navegam mais de doze léguas e trazem nelas quatro ordens de remos, um dentro do corpo do navio e três fora¹⁵ e andando eu nelas de maneira nenhuma me podia ter em pé, por ser muito ligeira e cada vogada derruba o corpo do homem. Estes de Misool em nenhum lugar roubam se não na ilha de Sardenha [Seram Laut], que disse estar de Misool para a parte do sul 30 léguas pouco mais ou menos, e o fazem de tal maneira que vai uma armada de trinta ou quarenta navios e nenhum deles volta sem presa. A primeira que lá vai [cada ano] resgata os cativos e volta para [a sua] terra e não há ano que não tome 70 ou 80 serdanhos e, pelo preço que se resgatam uma vez, pelo mesmo preço são resgatados quantas vezes eles forem levados cativos, sem diminuírem no preço nada, e se não tiverem com que ser resgatados, os matam por traição, porque não passem este transe; quando não têm com que se resgatar pedem a outros serdanhos ricos para comprá-los e, assim, ficam escravos e os mesmos serdanhos me disseram; e [...] me responderam que não havia serdanho que não tenha sido preso cinco vezes¹⁶."

Brito informa ainda que quase todos os habitantes de Misool usavam brincos e outros enfeites de ouro¹⁷. As suas práticas marítimas, simultaneamente predadoras e mercantis, parecem ser muito anteriores à introdução de artigos importados trazidos por comerciantes malaios, javaneses e europeus. Na verdade, o número de pessoas escravizadas em todas as Molucas em resultado deste tipo de incursões era diminuto. A maioria das vezes, os escravos eram vendidos a intermediários antes de readquirirem a sua liberdade. Durante este processo, ainda assim bastante demorado e esgotante, os cativos eram obrigados a trabalhar até serem resgatados. No entanto, o comércio de escravos na região era mais uma questão de sequestro de pessoas para obter um resgate do que um tráfico de mão-de-obra como o que existia noutras zonas do oceano Índico.

¹⁴ E. Marin la Meslée. 1883. *Past explorations in New Guinea and a project for the scientific exploration of the Great Island*. Sydney: J. L. Holmes.

¹⁵ Em geral, as coracoras não possuíam mais do que duas ordens de remos. As observações de Roxo de Brito não são corroboradas pela maior parte das fontes. No entanto, Francis Drake observou, em 1579, várias embarcações dotadas de três ordens de remos e de quatro remadores por remo pertencentes ao sultão de Ternate ("The second Circum-Navigation of the Earth: Or the renowned Voyage of Sir Francis Drake", in *Purchas His Pilgrimes Contayning a History of the World in Sea Voyages and Lande Travells by Englishmen and others*. Vol. II. Glasgow, 1905, p. 142).

¹⁶ Idem, *ibid.*, p. 182.

¹⁷ Idem, *ibid.*, p. 180.

Em cada ano, não mais do que algumas centenas de pessoas seriam capturadas nas Molucas dessa forma. Os cativos que não fossem resgatados pelos familiares acabavam vendidos a intermediários ou eventualmente assassinados, caso não pudessem ser vendidos devido a doença ou a idade avançada, mas ocasionalmente os assaltantes também retinham algumas mulheres como esposas, vendendo os filhos por baixo preço. No entanto, dada a escassez de informações no que diz respeito ao século XVI, é difícil saber se esse padrão de tráfico humano sofreu alterações significativas e quando essas possíveis mudanças poderão ter ocorrido, ou seja, se só no século seguinte os escravos terão começado a ser capturados para trabalho braçal masculino e as mulheres para domésticas e esposas ou se tal já acontecia anteriormente¹⁸.

As coracoras e a organização naval

Nas Molucas, as embarcações mais usadas nas atividades predadoras eram designadas por coracoras¹⁹, sendo empregues principalmente na guerra, nos assaltos e nas pilhagens²⁰. Para as atividades piscatórias e de transporte entre ilhas e nas pequenas distâncias ao longo das costas eram utilizados paraus muito menores. O tipo de navios de guerra nas Molucas, no sul das Filipinas, no Raja Ampat e na costa norte da Nova Guiné era semelhante. De acordo com testemunhos espanhóis produzidos no século XVI, a proa e a popa de algumas coracoras, ou mesmo de paraus dotados de estabilizadores ou balanceros, seriam mais altas do que o castelo da popa de alguns dos galeões oceânicos espanhóis²¹. Uma armada de tais coracoras tinha normalmente uma autonomia operacional limitada a cerca de duas semanas, sem capacidade de transporte de grandes quantidades de provisões necessárias para os numerosos remadores durante um período mais dila-

¹⁸ Para um período mais tardio, entre o final do século XVII e o terceiro quartel do século XVIII, veja-se Muridan Satrio Widjojo. 2008. *The revolt of Prince Nuku. Cross-cultural alliance-making in Maluku, c. 1780-1810*. Leiden: Brill, pp. 134 e 151-152.

¹⁹ Embarcações de remo dotadas de estabilizadores ou balanceros, que podiam navegar independentemente do regime de monções e eram usadas em todo o arquipélago oriental e nas Filipinas.

²⁰ R. Z. Leirissa. 2006. "St. Francis Xavier and the Jesuits in Ambon 1546-1580". *Revista de Cultura* 19, p. 63.

²¹ J. G. Sotil. 1991. "Ortiz de Retes, por aguas australes". In A. Landin Carrasco (ed.). *Descubrimientos españoles en el mar del sur*. Vol. II. Madrid: Banco Español de Crédito, p. 390. Segundo o jesuíta italiano António Marta, "sem estas embarcações, que são como pássaros no mar, não se pode conquistar esta gente, a qual, como usa delas, zomba das nossas galeras e fustas" ("Informação da cristandade de Maluco ... no anno 1588", Sá, *Documentação*, cit. Vol. V, pp. 94 e 121-122). Segundo outro jesuíta italiano, os espanhóis viriam a construir coracoras nas Filipinas (Lorenzo Masonio ao geral dos jesuítas, Amboino, 30 de Abril de 1600, in Hubert Jacobs SJ (ed.). *Documenta Malucensia*. Vol. II, Roma: IHSI, 1980, p. 490). Segundo Bartolomé Leonardo de Argensola, "Carcoas llaman en las Filipinas a ciertos nauios de remo, rasos y descubiertos, mayores que nuestras barcas: gobiernáse por dos timones, vno por popa, y otro por proa. (...) Bogan en cada vna hasta cien hombres (...). Lleuá veinte soldados, y seys Arcabuzeros". Este autor descreve ainda como o modo de combater dos nativos se aprimorou no contacto com os europeus (*Conquista de las Islas Malucas*. Madrid: Miraguano-Poli-femo. 1992, pp. 24-25).

tado²². Vantajosas nas atividades guerreiras, as coracoras de maior porte eram apanágio dos sultões, rajás e *sangaji*, isto é, dos reis e daqueles que eram portadores de sangue real. Em 1583, Francisco de Dueñas, enviado secretamente pelo governador das Filipinas às Molucas, descrevia do seguinte modo a coracora do sultão de Tidore:

“el-rei de Tidore vinha num navio grande, dos que eles usam, que chamam coracoras, que vogava cento e vinte remos, feito um toldo muito alto e muito aprontado para a guerra com três ou quatro berços e muitos piques e outras armas. Vinha acompanhado de outros quatro navios que traziam o mesmo aparato de guerra”²³.

As coracoras podiam navegar facilmente contra os ventos, correntes e marés. Não precisavam de águas profundas nem de ancoradouros seguros e protegidos dos ventos, sendo geralmente colocadas em seco nas praias de areia pela força dos braços dos seus tripulantes. Os próprios portugueses e os espanhóis acabaram por sustentar a guerra nos mares das Molucas e das Filipinas mediante o recurso a armadas de remo compostas por coracoras, nas quais empregavam exclusivamente tripulações nativas. Cada armada destas podia contar com dezenas de coracoras, algumas delas grandes como galés. Este tipo de armadas revelou-se adequado às condições de navegação e às práticas guerreiras do arquipélago, o que conferia à guerra naval conduzida pelos ibéricos uma aparência de corso e de pilhagem. Esta adequação às condições físicas e sociais locais e ainda o receio de perder navios e artilharia a favor dos potentados asiáticos, fizeram com que a construção e posse de navios de alto bordo fosse vedada aos moradores portugueses nas Molucas, os chamados casados, que estavam apenas autorizados a possuir embarcações de remo e vela de fabrico asiático, a que os regimentos chamam juncos, mas que, de facto, seriam as céleres coracoras, já que os juncos malaios e javaneses não possuem remos²⁴.

Desde o período em que Sancho de Vasconcelos capitaneou a fortaleza de Amboino, entre 1572 e 1591, foi adotada uma tática bélica pautada por ações militares em pequena escala, que procurava surpreender as forças navais do sultão de Ternate estacionadas na região. Esta tática produzia melhores resultados do que o emprego de grandes navios de alto bordo, os quais, embora infligindo pesadas perdas às povoações costeiras que reconheciam a tutela do sultão de Ternate, se viam obrigados a retirar por falta de recursos humanos, estruturas de apoio e de manutenção, sem atingirem o objetivo fundamental,

²² Jerónimo de Silva, Governador de Ternate, para Cachil Mole, sultão de Tidore. Ternate, 1 de Julho de 1613. In Marques de Miraflores e Miguel Salva (eds.). *Correspondencia de Don Gerónimo de Silva con Felipe III, Don Juan de Silva, el rey de Tidore y otros personajes, desde abril de 1612 hasta febrero de 1617, sobre el estado de las islas Molucas*, Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1868, p. 136.

²³ Relacion y sucesso del Viaje q hizo fran.co de dueñas al maluco por horden del gouernador de las Filipinas el año de 1582. Archivo General de Indias, *Patronato* 46, R. 14, 1, fl. 4v, publ. em Manuel Lobato. 2007. “Implementar a União Ibérica na Ásia: o relato da viagem de Francisco de Dueñas de Manila a Maluco em 1582”. In A. Freitas de Meneses e J. P. O. Costa (coords.), *O reino, as ilhas e o mar-oceano. Estudos em homenagem a Artur Teodoro de Matos*, vol. 2, Ponta Delgada-Lisboa: Universidade dos Açores-CHAM, p. 18.

²⁴ Regimento da ordem (...) no Receber e despender, Lisboa, 14 de Abril de 1578, Arquivo Histórico Ultramarino, *Conselho Ultramarino*, códice 217, fl. 149.

que era submeter aquele sultão, o que tinha, na prática, o efeito de uma derrota. Por isso, a guerra nas Molucas assemelhava-se muito a uma guerra de corso, pilhagem e pirataria praticada por todos os contendores, mas que constituía um verdadeiro flagelo para as comunicações luso-castelhanas, continuamente sujeitas a perdas nas ligações entre ilhas²⁵.

O precursor das grandes armadas de remo sob comando português, compostas por embarcações tripuladas por nativos cristãos oriundos de múltiplas aldeias do arquipélago de Amboino, foi um António Pais, que, em Setembro de 1562, por ordem do vice-rei conde do Redondo, D. Francisco Coutinho, largara de Goa como capitão de uma pequena armada composta por apenas dois navios. Pais procurou congregar todas as povoações “que se governavam como cidades livres, cada um por seu regedor e não reconheciam príncipe natural, a quem rendessem vassalagem”²⁶, ou seja, as que se opunham ao sultão de Ternate e aos seus aliados no arquipélago de Amboino, que eram os muçulmanos de Hitu. Pais convenceu-os a reunirem uma armada conjunta de cem velas, entre juncos, coracoras e paraus, sob comando português, com a qual tencionava controlar o arquipélago. Esta foi a primeira tentativa de criar sob comando português um *hongí* ou frota nativa composta por coracoras de várias aldeias e pequenas formações políticas, um sistema que António Galvão já descrevera no seu *Tratado* e que atribuiu a uma prática de guerra utilizada pelo sultão de Ternate²⁷. Herdando-o da administração portuguesa de Amboino, os holandeses adotaram este sistema para controlar o contrabando de cravo e impor tributos na região. Tal como no período português, os navios que integravam os *hongí* holandeses provinham principalmente de comunidades cristãs nas ilhas de Amboino, Haruku, Saparua e Nusalaut²⁸.

Richard Leirissa apontou que a distribuição política e religiosa das aldeias cristãs e muçulmanas nas ilhas de Amboino, Haruku, Saparua e Nusalaut, apesar de trezentos anos de domínio holandês e meio século de regime pós-colonial, ainda permanece idêntica à que foi descrita em final do século XVI nas cartas dos missionários jesuítas. No entanto, este autor admite também que as pilhagens e ataques surpresa em Amboino eram efetivamente muito intensos já num período anterior²⁹, quando as aldeias da península do sul de Leitimore, ainda não tendo aceite a fé cristã e, implicitamente, o apoio militar português, sofreram a pressão das aldeias do norte, situadas na península de Hitu,

²⁵ Lorenzo Masonio a Jerónimo Centomani, Amboino, 20 de Maio de 1597, in Jacobs, *Documenta Malucensia*, cit., vol. II, pp. 445-446; Gaspar de San Agustín, OSA, *Conquista de las Islas Filipinas, 1565-1615*, Madrid: CSIC, 1975, Liv. II, Cap. XXXVIII, p. 548.

²⁶ Francisco de Sousa, *Oriente Conquistado a Jesus Christo pelos padres da Companhia de Jesus da Provincia de Goa*, introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto: Lello & Irmão, 1978, III, D. I, pp. 1049-1050.

²⁷ Galvão, *Treatise*, cit., pp. 166-167.

²⁸ Gerrit Knaap. 2003. “Headhunting, Carnage and Armed Peace in Amboina, 1500-1700”. *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 46.2, pp. 170-171 e 182.

²⁹ Richard Z. Leirissa. 2006. “St. Francis Xavier and the Jesuits in Ambon, 1546-1580”, *Revista de Cultura* 19, p. 53.

a primeira federação de aldeias (*uli*) a abraçar o islão, em 1501. Um século volvido, em final de Quinhentos, Hitu já não era a principal formação política do arquipélago de Amboino, tendo sido ultrapassada por portos mais abrigados dos ataques portugueses, tais como Luhu, Kambelo e Lisidi, na península de Hoamal, em Seram ocidental.

De acordo com R. Leirissa, as pilhagens, as guerras e a própria cristianização em Amboino no século XVI foram parte do esforço para manter a “simbiose dicotómica” social baseada nos grupos designados por *-siwa* (nove) e *-lima* (cinco), um padrão social classificatório amplamente presente nas Molucas e, especialmente, nas Ilhas de Amboino e Lease. O manuscrito intitulado *Ambonsch Landbeschrijving* (“Descrição da terra de Amboino”), da autoria de Georg Rumphius, que versa sobre a organização aldeã na região de Amboino, enumera sete *uli*, ou federações de aldeias, de acordo com a sua capacidade de contribuir com coracoras para as armadas holandeses de patrulhamento. Remontando ao período português, a organização das *uli* foi mantida intacta sob domínio holandeses, com a única exceção da federação de Nusaniwe, eliminada por ter sido considerada demasiado afeta aos portugueses. Várias destas aldeias *uli*, devido à sua pequena dimensão, estavam obrigadas a construir e a manter operacional apenas uma só coracora³⁰.

Desde pelo menos a década de 1580, o sultão de Ternate, Baab Ullah, passou a enviar pequenas armadas a saltar algumas das ilhas do arquipélago filipino, como Butuan, Bohol, Leyte e Ibabao (Samar Oriental), chegando mesmo até Mindanau, onde, em 1593, quatro coracoras de Ternate apresaram uma nau chinesa proveniente da “Gran China”, para, logo serem expulsas da região por um navio espanhol³¹. Fazendo parte integrante da cultura guerreira dos nativos, o assalto e a pilhagem exigiam, no entanto, uma logística complexa. Longas distâncias implicavam que as forças expedicionárias estivessem ausentes por vezes durante meses ou mesmo durante todo o período da monção. Água, provisões e refresco eram uma prioridade constante para os chefes dos assaltantes. Os mercadores e piratas papuas parecem ter desenvolvido formas sofisticadas de transportar água a longa distância³². O recurso a escalas técnicas resultou, nalguns casos, na criação de estabelecimentos permanentes, uma vez que as aldeias do norte de Seram forneciam sagu e refresco aos papuas de Salawati e Misool. Esses portos, assim como as ilhotas de Seram Laut, eram também regularmente visitadas por papuas de Onin, o já referido porto situado na costa ocidental da Nova Guiné, servindo ainda como pontos de encontro na monção apropriada para assaltantes de diferentes proveniências aí juntarem forças. Esses portos atraíram alguns comerciantes de escravos de Keffing, a leste de Seram, que também costumavam trocar aves do paraíso por tecidos indianos que obtinham através de intermediários de Amboino, os quais, por sua vez os recebiam através de

³⁰ Idem, *ibid.*, pp. 60-61.

³¹ Relação de Gaspar Gómez, México, Janeiro de 1602, in Jacobs, *Documenta Malucensia*, cit., vol. II, p. 761.

³² Goodman. “The *sosolot* exchange network”, cit., p. 430.

intermediários portugueses e javaneses. Ao longo do tempo, foram-se formando pequenas aldeias de imigrantes e de mestiços de diversas proveniências, que se dedicavam tanto ao comércio como à rapina e ao saque³³.

A captura e o comércio de escravos

Miguel Roxo de Brito descreveu assim o sistema de permuta, que obrigava cada chefe local a aventurar-se em busca de valiosos bens de luxo e de novas oportunidades de cometer proezas guerreiras com o objetivo de receber, como retribuição, títulos honoríficos concedidos pelos sultões de Tidore ou de Ternate, que representavam a suprema consagração política e social. Como reação contra a rede *sosolot*, algumas comunidades desenvolveram um sistema mutualista de quotização para financiar forças mercenárias defensivas e para resgatar os seus membros capturados pelos assaltantes. Todos os anos, em parceria com Patani, outro ninho de piratas tutelado pelo sultão de Tidore, Onin organizava expedições, designadas por *rak*, para atacar as Molucas e outras zonas orientais do arquipélago malaio, como as ilhas de Aru, Halmahera e Salayar, esta no mar das Flores. Tidore, que controlava as principais relações de poder a leste das Molucas e algumas das principais linhas marítimas através do Raja Empat, tentava evitar o controlo europeu desta rede de comércio *sosolot*, que provavelmente operava já antes da época muçulmana, iniciada no século XV. A rede baseava-se na troca de produtos do saque e das pilhagens, principalmente escravos, mas também de outras mercadorias papuas, como aves do paraíso e sagu, por bens importados³⁴.

A escravidão tinha uma longa tradição no arquipélago malaio desde tempos pré-islâmicos. No entanto, a generalização da pilhagem e do saque através de assalto de surpresa parece ter sido uma consequência das perturbações e devastações que ocorreram no interior das Celebes durante o século XVI, acompanhadas pela escravização em massa, de que resultou a desertificação de grandes áreas. Recusando serem escravizados, muitos búguis das Celebes transferiram-se para o litoral, trocando a agricultura pelas atividades marítimas e passando a dedicar-se à pirataria e à extorsão, para o que organizavam sazonalmente expedições a ilhas vizinhas e distantes, como, por exemplo, Timor³⁵.

As guerras entre diferentes grupos étnicos constituíam a principal fonte de escravos na generalidade do sueste asiático, quer na península indochinesa quer no imenso arquipélago, de que a península malaia, embora ligada ao continente, é considerada parte integrante. Os portugueses não se dedicaram aí à captura de escravos, no entanto adquiriam ou alugavam um elevado número deles, já que um mínimo de vinte remadores era necessário para uma travessia em segurança nas suas embarcações de remo. Nessas circunstâncias, numa viagem entre as Molucas e as Filipinas despendia-se quarenta a

³³ Widjojo, *The Revolt of Prince Nuku*, cit., p. 149.

³⁴ Goodman, "The sosolot exchange network", cit., pp. 433 e 438.

³⁵ Druce, *The lands west of the lakes*, cit., pp. 56, 163, 178 e 242-243.

cinquenta cruzados em remadores³⁶. No entanto, as ilhas Molucas surgem mencionadas entre as regiões donde habitualmente também provinham escravos ‘furtados’ ilegítimamente, isto é, que eram levados para Goa e outros destinos como serviçais, sem consciência de que haviam sido reduzidos à escravidão, pois “não sabem per que titulo forão captivos”, problema que preocupava os conselheiros da coroa portuguesa e a que esta se propunha dar remédio libertando-os³⁷.

Na verdade, o tráfico de escravos nesta região é mal conhecido para o período anterior ao advento dos holandeses, cujo comércio humano tem sido objeto de vários estudos nos últimos anos. A captura de escravos no arquipélago malaio parece ter sido estimulada pela crescente necessidade de mão-de-obra barata sentida em Batávia pelos holandeses, embora este comércio tenha representado apenas 0,5% do volume total de comércio da VOC, já incluído o volumoso tráfico humano que se fazia através da colônia do Cabo. Aliás os escravos africanos estavam igualmente presentes em Batávia³⁸. No entanto, foi a partir da criação, cerca de 1660, de plantações de pimenta em Bornéu, Java e Samatra, que os holandeses aumentaram substancialmente a sua procura de mão-de-obra escrava³⁹. Tanto eles como os malaios e os chineses estabelecidos na região preferiam escravos papuas, embora os quantitativos sejam muito incertos, excepto no que diz respeito a Batávia. Mesmo assim, os papuas seriam em muito menor número do que aqueles que provinham das chamadas Pequenas Ilhas de Sunda, ou seja, as que se estendem para leste de Java, incluindo Timor. Sabemos que, cerca de 1700, um em cada três habitantes de Batávia era escravo e que os registos apontam para que a maioria dos escravos fosse proveniente de Timor. No entanto, como Timor designava não apenas a ilha desse nome mas, genericamente, as referidas ilhas a leste de Java, apenas podemos concluir que eles provinham das regiões orientais do arquipélago malaio⁴⁰.

No século XVI, porém, a maior parte dos escravos obtidos pelos portugueses nesta região eram enviados a Malaca para aí serem transacionados. Jacques de Coultre menciona Palembang, Sunda, Surabaya, Banten, Panarukan, Macaçar, Bima, Solor e Timor, além dos portos Javaneses, como locais de proveniência dos escravos que davam entrada na

³⁶ António Marta, “Informação da cristandade de Maluco ... no anno 1588”, in Sá. *Documentação*, vol. V, pp. 121-122.

³⁷ Regimento da Alçada, § LXI, Lisboa, 3 de Março de 1571. In Cunha Rivara, *Archivo Portuguez Oriental* 5, 1 (1865): 782-783.

³⁸ “Dutch-speakers first widely used the term [kaffir] in Batavia where slaves from Angola or Mozambique served as the personnel of the fiscal, the chief prosecuting officer” (Hermann Giliomee, *Afrikaners. Biography of a People*, Londres: C. Hurst & Co., 2003, p. 17).

³⁹ John Villiers, “Makassar: The Rise and Fall of an Indonesian Maritime Trading State. 1512-1669”, in J. Kathirithamby-Wells and J. Villiers (eds.), *The Southeast Asian Port and Polity. Rise and Demise*. Singapore University Press, 1990, pp. 150-151.

⁴⁰ Remco Raben. 1995. “Facing the crowd. The urban ethnic policy of the Dutch East India Company 1600-1800”. Tese de doutoramento. Berkeley: University of California, Appendix III *apud* Anthony Reid, “Cosmopolis and nation in central southeast Asia”, *Asia Research Institute Working Paper Series*, 22 (Abr. 2004): 8 disponível em www.ari.nus.edu.sg/publication_details.asp?pubtypeid=WP&pubid=274

alfândega de Malaca cerca do ano 1600⁴¹. Malaca era, pois, um importante mercado de escravos. Dali era enviado anualmente às Filipinas um número certo deles, provavelmente algumas dezenas, alguns dos quais terão passado ao México⁴². Solor e Timor, devido ao elevado número de prisioneiros de guerra capturados nos constantes conflitos em que estas ilhas viviam mergulhadas, também se haviam tornado importantes mercados de escravos ditos boçais e destinados a tarefas pesadas⁴³.

Timor, o mar de Savu e o comércio de escravos

Na segunda metade do século XVI alguns dos escravos capturados nas guerras entre os portugueses e as aldeias muçulmanas situadas nas ilhas de Solor, Flores e Adonara eram encaminhados para Macau. A zona ficaria conhecida por mar de Savu, sendo delimitada a norte por ilhas pertencentes ao grupo das chamadas Pequenas Ilhas de Sunda, situadas a leste de Java, a principal das quais é a ilha das Flores também conhecida outrora pelas designações das suas extremidades oriental e ocidental, respetivamente Larantuca e Mangerai⁴⁴, e ainda por ‘Ilha Grande’⁴⁵. As restantes ilhas do arco nortenho são Solor, Adonara, Lomblen, Pantar e Alor. A sueste, o mar de Savu é delimitado por Timor, a maior de todas as ilhas da região, onde os portugueses se estabeleceram no segundo quartel do século XVII. A ocidente, o mar de Savu é ainda delimitado pela ilha de Sumba e a sul por um conjunto de pequenas ilhas, entre as quais avultam Savu, que deu o nome ao próprio mar, e Roti, esta última a ilha mais meridional de todo o arquipélago malaio, também chamada frequentemente Savu Pequeno, por se encontrar mais próxima de Timor, pois de facto Roti é maior do que Savu⁴⁶. Embora Roti seja a mais meridional de todas estas ilhas, no início do século XVIII os frades dominicanos chamavam Enda à ilha de Savu, para assim assinalar o fim do mundo conhecido. A designação “mar de Timor”, aplicada à extensão marítima que separa Timor da Austrália, só surgiu mais recentemente, sendo assim designada já no início do século XIX pelos navegadores europeus, que também usavam a expressão malaia *Timor-Laut*, adotada muito possivelmente após a costa australiana ter passado a ser frequentada por chineses e outros pescadores

⁴¹ Coutre, pp. 378-379.

⁴² Carta do Padre João Rebelo, Amboino, Maio de 1591, in Jacobs, *Documenta Malucensia*, vol. II, cit., p. 292.

⁴³ Gomes Vaz SJ, “Dos Contratos dos Bares de Sandolo” [1599], ANTT, *Ms. da Livraria* 805, fl. 221v-2.

⁴⁴ *Tā-ssi-yang-kuo. Archivos e annaes do Extremo-oriente portuguez*, colligidos, coordenados e anotados por J. F. Marques Pereira. Serie 1.^a, p. 118.

⁴⁵ João dos Santos. *Etiópia Oriental e Cousas de Vária História do Oriente*. Ed. de M Lobato, E. Medeiros e M. C. Vieira. Lisboa: CNCDP. 1999, nota 271.

⁴⁶ Humberto Leitão. 1948. *Os portugueses em Solor e Timor de 1515 a 1702*. Lisboa: Liga dos Combatentes da Grande Guerra, p. 161.

de *trepang* originários de Macaçar⁴⁷. O mar de Savu⁴⁸ compreende ainda algumas ilhas e ilhéus isolados, como Ombay, que ocupa uma posição central.

Esta região era continuamente sulcada por pescadores e comerciantes originários das ilhas vizinhas e de paragens tão distantes como a China ou a Europa e, numa fase mais tardia, da própria América. Ainda que a maioria dos testemunhos se devam a europeus, Manuel Godinho de Herédia, o célebre cartógrafo de origem hispano-malaia, deixou-nos alguns relatos recolhidos das tradições indígenas, nos quais se torna patente a noção de que o mar de Savu representa o limite do mundo conhecido, a partir do qual são construídas viagens fictícias e mesmo fantásticas em direção a ilha míticas – nomeadamente a célebre ilha do ouro - que se localizariam mais para sul⁴⁹.

Apesar de durante a primeira metade do século XVII os frades de S. Domingos terem reocupado por breves períodos a antiga fortaleza portuguesa na ilha de Solor, situada junto da aldeia de Lohayong⁵⁰, a sede da sua atividade missionária e política acabaria por se transferir para Larantuca, povoação situada no extremo oriental da ilha das Flores. Durante cerca de um século, portugueses e mestiços luso-asiáticos mantiveram uma aliança preferencial com o *kerajaan demon lewo pulo*, o reino de Larantuca⁵¹. Os seus habitantes pertenciam à etnia, segmento ou grupo classificatório Demon ou Daimon, enquanto as cinco povoações muçulmanas vizinhas, a principal das quais era Lamahala, situada na ilha fronteira de Adonara, pertenciam ao segmento social Paji, ou Payang, a que os portugueses chamavam Payão, formando uma confederação de pequenos estados conhecida por Watan Léma, ou as “cinco costas (ou praias) de Solor” (*Solor Lima Pantai*). Os nativos não convertidos não ficavam indiferentes perante a clivagem existente entre cristãos e muçulmanos, e assim todos os gentios mostravam preferência por uma das partes, sendo designados por *demonaras* os que seguiam os cristãos e por *pagenaras* os que se aliavam aos muçulmanos. Embora as fontes disponíveis não permitam retrair a exata distribuição geográfica destas fações, elas estavam presentes nas ilhas de Adonara e Lembata, sendo esta última povoada exclusivamente por populações pertencentes a estes dois grupos classificatórios⁵². Os conflitos estavam longe de se trans-

⁴⁷ Matthew Flinders. 1814. *A Voyage to Terra Australis*. Vol. II, Londres: cap. 9.

⁴⁸ Actualmente, o mar de Savu corresponde a uma das três partes, mais concretamente à parte oriental, em que se divide a província de *Nusa Tenggara*, ou seja *Nusa Tenggara Timur*, que inclui Sumba, Flores, Adonara, Solor, Lembata, Pantar, Alor, Semau, Roti, Savu e Timor Ocidental, onde se situa a capital provincial, Kupang ou Cupão.

⁴⁹ Há uma vasta literatura sobre esta temática, que é recorrente entre os povos do arquipélago malaio-indonésio e das Filipinas. Entre outros, veja-se E. Chassigneux. 1933. “Rica de Oro et Rica de Plata”, *T'oung Pao* 30, pp. 37-84. Juan Gil. 1989. *Mitos y utopías del descubrimiento*. Vol. 2: *El Pacífico*. Madrid: Alianza editorial, pp. 126-147 e 202-205. L. F. Thomaz. 2008. “A expedição de Cristóvão Mendonça e o descobrimento da Austrália”. In *Actas do Colóquio Portugueses na Austrália*, pp. 64-65.

⁵⁰ Maria Alice M. Viola. 2013. “Presença histórica ‘portuguesa’ em Larantuka (séculos XVI e XVII) e suas implicações na contemporaneidade”. Tese de doutoramento em Antropologia. FCSH-UNL. pp. 6 e 59, nota 96.

⁵¹ Idem, *ibid.*, p. 1.

⁵² Idem, *ibid.*, pp. 111-112.

formar em guerra aberta e muito menos guerra total. Tratava-se de uma guerra ritualizada, *tikar bantal* em malaio, que os antropólogos traduzem por “guerras de almofada e esteira de dormir”⁵³, que corresponde à contenção conflitual que nas Molucas se designa por *garu* ou “alarido”. Os holandeses, contudo, preferiam não se envolver nesse conflito interminável, não apoiando militarmente qualquer das partes⁵⁴.

A comunidade luso-asiática de Larantuca, que haveria de “colonizar” a costa norte de Timor, mantinha relações comerciais com o mundo exterior, especialmente com os búguis de Macáçar e os visitantes chineses e europeus. Nessa época, os líderes larantucueiros foram capazes de estender a sua influência política sobre alguns reinos situados em Timor ocidental e, em finais do século XVII, também penetraram na parte oriental da ilha. O fortalecimento dos laços políticos que uniam poderes separados pelo mar de Savu foi propiciado pela existência de laços de sangue entre as famílias reais das ilhas das Flores e de Timor remontando a épocas anteriores à chegada dos europeus à região, já que os reis de Larantuca acreditavam ter a sua origem em Timor⁵⁵. No entanto, a sua ação fazia-se sentir sobre o conjunto de ilhas que pontuam o contorno do mar de Savu, onde as atividades piscatórias e predatórias, aliadas ao comércio de sândalo e de escravos, determinaram um quadro geopolítico assaz complexo, tendo os nativos das ilhas mais pequenas adquirido entre os europeus uma reputação particularmente bárbara e belicosa.

Curiosamente, os habitantes de Solor, em particular da povoação cristã de Lamaqueira (Lamakera), eram reputados pela arte de caça à baleia com arpão⁵⁶, sendo possivelmente os únicos em todo o arquipélago malaio que dominavam esta técnica, a qual poderá ter sido ali introduzida por marinheiros portugueses, tanto mais que as técnicas piscatórias na região eram geralmente rudimentares. Este aspeto, juntamente com as fortes correntes marítimas entre as ilhas, determinava uma permanente escassez de peixe, o qual não ocupava na dieta alimentar das populações das orlas costeiras o lugar importante que seria de esperar⁵⁷.

Embora o principal motivo de interesse pela região tenha sido, desde o início do século XVI, a aquisição do sândalo de Timor, e as fontes portuguesas considerem esta madeira preciosa exclusiva desta ilha, o sândalo branco, a par do sândalo amarelo, existia também nas vizinhas ilhas de Roti e Sumba⁵⁸, cuja designação proviria mesmo do termo local usado para denominar o sândalo. No entanto, rigorosos interditos relacionados com os espíritos da floresta pesavam sobre o abate desta espécie em Sumba, cujos habitantes

⁵³ Idem, *ibid.*, p. 114.

⁵⁴ Biblioteca da Ajuda, 51–VII–27, s.d. [c. 1698], fl. 140v.

⁵⁵ Karel Steenbrink. 2003. *Catholics in Indonesia 1808-1942. A documented history*. Vol. 1: *A modest recovery 1808-1903*. Leiden: KITLV Press, p. 88.

⁵⁶ R. H. Barnes. 1995. “Lamakera, Solor. Ethnohistory of a Muslim Whaling Village of Eastern Indonesia”. *Anthropos* 90.4/6, p. 498.

⁵⁷ Anónimo, in Sá, *Documentação*, vol. IV, p. 481.

⁵⁸ Roderich Ptak. 1987. “O transporte do Sândalo para Macau e para a China durante a dinastia Ming”, *Revista de Cultura* 1, pp. 36-45.

lograram resistir às pressões holandesas para abaterem as suas árvores até finais do século XIX⁵⁹. O sândalo quase desaparecera em Java nas vésperas da chegada dos europeus, enquanto as primeiras notícias da sua eventual extinção em Timor remontam a finais do século XVII. Embora tais notícias não se tenham confirmado posteriormente, estando antes ligadas à conveniência de António de Hornay, o líder dos mestiços de Larantuca – os chamados larantuqueiros – em escoar a madeira através do circuito holandês de Cupão, em detrimento dos portugueses e dos chineses de Macau. Trata-se de um conflito comercial a que o inglês Alexander Hamilton alude, conflito esse que fez declinar temporariamente o movimento mercantil macaense⁶⁰ sob pretexto da escassez de sândalo em Timor.

Com efeito, em consequência da violência que grassava na região, um apreciável contingente de escravos provenientes do arquipélago de Solor e de Timor era anualmente vendido em Macau, onde representavam uma parte significativa de todos os escravos de diversas origens que aí afluíam, na sua maior parte chineses e africanos. As mulheres, em particular, eram destinadas aos trabalhos domésticos e à prostituição. Este facto suscitou mesmo uma reação eclesiástica em nome dos bons costumes, tendo sido proibida a entrada de cativas timorenses e de outras proveniências em Macau. Apesar da oposição do Senado local, cujos membros se sentiram lesados, tal proibição seria renovada em 1747⁶¹.

Tensões e conflitos nas Molucas

Como se disse acima, as especiarias foram um motivo secundário de conflito até ao aparecimento dos portugueses. No entanto, proporcionavam aos reis das Molucas meios de enriquecimento consideráveis, permitindo-lhes aceder a um fluxo de bens de luxo e de prestígio, como sejam tecidos indianos, arroz de Java e, principalmente, armas de fogo com que armavam as suas velozes embarcações de guerra, as já mencionadas coracoras, ou coracolas, como também lhes chamavam os portugueses de Quinhentos. Com exceção da pantanosa ilha de Bachão (Bacan), razoavelmente dimensionada para a produção de arroz, as áreas produtoras de cravo-da-índia eram muito diminutas e demasiado montanhosas para produzir alimentos em quantidade suficiente para a totalidade da população nativa. O conflito endémico na região era assim, em grande parte, derivado da competição entre os dois principais potentados regionais – Ternate e Tidore – que disputavam a supremacia política e igualmente o controlo sobre as zonas produtoras de alimentos, nomeadamente sagu e arroz, situadas no Moro, no norte da ilha de Halmahera.

⁵⁹ Geoffrey Gunn. 2011. *History Without Borders. The Making of an Asian World Region. 1000-1800*. Hong Kong University Press, pp. 153-154.

⁶⁰ Alexander Hamilton. 1727. *A New Account of the East-Indies*. Vol. II. Edimburgo: John Mosman, pp. 139-140 e 218.

⁶¹ Leonor de Seabra. 2007. “Traços da Presença Feminina em Macau”, *Campus Social*, 3-4, pp. 197-208 e 199.

Por estes motivos, os historiadores que se ocupam deste período costumam considerar a violência endêmica como um traço cultural tradicional, exacerbado pelo desenvolvimento de culturas agrícolas de rendimento, como as especiarias, em articulação com o processo de formação do estado. No entanto, dada a aparente debilidade dessas formações políticas em períodos mais recentes, é forçoso admitir que a dinâmica de formação do estado se atenuou durante o período colonial, especialmente devido à interferência da VOC holandesa. Assim, os europeus – tanto os holandeses como já antes os portugueses e os espanhóis – não contribuíram de forma significativa para reforçar Ternate e Tidore, os reinos mais poderosos das Molucas e os únicos sultanatos existentes na região. Isso decorre, em parte, do facto de que Ternate se mostrou, exceto em certas ocasiões, cada vez mais manobrável ao longo da dominação holandesa.

No entanto, Ternate começara a construir a sua hegemonia regional desde pelo menos o século XIV, um processo que estava prestes a entrar numa fase final quando foi descrito por portugueses e espanhóis na primeira metade do século XVI. Os relatos ibéricos dão repetidamente conta das estratégias utilizadas pelos governantes de Ternate e de Tidore para evitarem perder prerrogativas já adquiridas, bem como também registaram as reações de reis de potentados menos prestigiados, tais como rajá Katarabumi de Jailolo (r. 1534-1551), que se autoproclamou sultão na década de 1540, mas não logrou consolidar uma rede duradoura de alianças regionais, o que se revelaria fatal para esta formação política⁶² aniquilada em 1551 pelo capitão português de Ternate, Bernardim de Sousa.

Ao favorecer Ternate, a interferência europeia – primeiro portuguesa e depois holandesa – perturbou definitivamente o equilíbrio entre os poderes nativos, baseado em valores dualistas, culturalmente positivos, expressos em pares de opostos tais como dia e noite, homem e mulher, etc. Em meados do século XVI, o sultão de Ternate estendeu sua influência sobre as ilhas de Motir e Maquiém (Makian) em detrimento do sultanato de Tidore com o qual partilhava anteriormente tal influência⁶³. A preponderância regional do sultanato de Ternate e a sua capacidade de envolver cada vez maiores recursos militares aumentaram a ponto de derrotar os portugueses em 1575 e, depois de 1581, resistir com sucesso às forças ibéricas reforçadas com a aliança do sultão de Tidore. Os governantes de Ternate tiveram a habilidade de, numa primeira fase, construir uma parceria sólida com os portugueses, que constituíam um aliado mais poderoso do que os espanhóis. Ganharam a amizade dos portugueses em detrimento de Tidore, obrigado a acolher os sobreviventes das expedições espanholas provenientes do México que, uma após outra, soçobraram até ao descobrimento da rota de retorno através do Pacífico. No último terço do século XVI, Ternate intensificou os laços comerciais com várias cidade-portuárias javanesas donde recebeu apoio militar, ao mesmo tempo que esses portos se tornaram

⁶² Manuel Lobato. 2010. “A Influência europeia na tradição arquitectónica das Ilhas Molucas. Alguns exemplos de Ternate, Tidore e Halmahera”. *Revista de Cultura* 35, p. 100.

⁶³ Chandra R. de Silva. 1987. “The Portuguese and the trade in cloves in Asia during the sixteenth century”. *Studia* 46, p. 147.

cada vez mais inseguros para a navegação portuguesa. Tubão (Tuban), Agracim (Gresik), Sidayu, Brondong e Jaratan estiveram envolvidos, em 1580, na apreensão ao largo de Surabaya de um galeão português sob o comando de Agostinho Nunes, recém-nomeado para o cargo de capitão de Amboino. Vinte e cinco sobreviventes foram escravizados e vendido em Gresik e Japara⁶⁴. Desde 1605, Ternate participou no esforço dos holandeses para arrebatar o comércio de cravo aos ibéricos. No plano interno, o sultanato enveredara por um modelo de centralização política à escala regional, em que a autoridade do Estado era exercida em Buru, Seram e Amboino por representantes do sultão. Além destes centros de poder, o islão também desempenhou um papel importante, sendo o sultão de Ternate reconhecido como supremo líder religioso e defensor da fé numa ampla área que se estendia de Mindanao, nas Filipinas, a Timor. Aparentemente, apenas na região papua de Raja Ampat os sultões de Tidore excederam em prestígio e preeminência os seus rivais de Ternate. Argensola menciona que Ternate governava sobre setenta e dois reinos⁶⁵, número simbólico a que Francis Pretty, no seu relato da viagem de Francis Drake ao redor do mundo, também se refere⁶⁶, um e outro reproduzindo acriticamente a visão que Ternate possuía da sua própria influência política no conjunto do arquipélago oriental.

Semântica e práticas guerreiras

As relações de poder na região das Molucas parecem ter sido bastante semelhantes às que ocorreram em outras regiões do arquipélago malaio, nomeadamente nas vizinhas Filipinas, na região ocidental do mundo papua em que se insere o mar de Arafura, ou ainda no mar de Savu, balizado a sueste por Timor. Uma vez que os filipinos não eram reputados pelos espanhóis como “um povo amigável e pacífico”, Felice N. Rodriguez considera a violência como “uma janela para a compreensão da vida nativa” e a guerra como um meio para definir “os fundamentos da sociedade nativa”. Tal abordagem cultural sobre a finalidade da violência fornece, supostamente, a explicação sobre as razões profundas pelas quais as pessoas matavam e eram mortas. Na verdade, quanto aos motivos políticos e económicos da violência, deve reconhecer-se que muitas vezes incluíram meros pretextos. Isso parece bastante óbvio aquando de disputas territoriais envolvendo recursos importantes, como o controlo de mão-de-obra. Mesmo outros motivos banais, como retaliações e disputas pessoais, que implicavam forte investimento belicoso para salvar a face e a reputação, também parecem ser, em última análise, o corolário das grandes e profundamente enraizadas necessidades económicas e culturais associadas à guerra.

⁶⁴ Hubert Jacobs. 1979. “Un règlement de comptes entre portugais et javanais dans les mers de l’Indonésie en 1580”. *Archipel* 18, pp. 159-173.

⁶⁵ Argensola, *Conquista*. cit., p. 82.

⁶⁶ Charles W. Eliot (ed.). 2005 (19101). *Voyages and travels ancient and modern*. Reprint. Nova Iorque: Cosimo, p. 230.

Trabalhando com crônicas espanholas sobre as Filipinas, Rodriguez dá especial atenção à emergência de “um método, um ritual, uma ferramenta e uma linguagem de guerra”. Na sua pesquisa sobre três dicionários Tagalog compilados por missionários espanhóis, chegou à conclusão de que, segundo esses instrumentos de língua espanhola, os filipinos possuíam duas noções distintas para nomear a guerra - a guerra por terra e a guerra por mar: *pangahat* (ou *pangabat*) e *pagayao* (ou *pangangayao*), respectivamente. No entanto, nesses dicionários, ambas as expressões foram traduzidas por “conquistar”, termo que contém um significado diverso, nomeadamente a ideia de que a submissão implica necessariamente a ocupação do solo, noções muito próximas da literatura e das práticas políticas espanholas do início da era moderna, especialmente na América. Na verdade, *pagayao* ou *pangangayao* significa literalmente “cortar cabeças”, uma prática conotada com a guerra por mar⁶⁷.

Devastar e subjugar aldeias para capturar escravos, por um lado, e cortar a cabeça dos inimigos, por outro, são, nas línguas nativas, noções claramente distintas, que se aplicam a diferentes atividades bélicas, mas cuja diferença era dificilmente perceptível aos observadores europeus. Ocasionalmente, os assaltantes tornavam-se piratas sempre que a oportunidade se oferecia. Desta forma, a guerra, a pilhagem e a pirataria foram confundidas, como se de uma única atividade bélica se tratasse, cujo uso especializado em idioma malaio – a principal *língua franca* do arquipélago malaio - não ocorre antes da segunda metade do século XVIII⁶⁸. Portanto, não é surpreendente encontrar, entre os autores europeus e os funcionários coloniais do século XIX, o uso indiscriminado dos termos “pirataria” e “pirata” aplicados ao apresamento de navios e a ataques a povoações ribeirinhas. Tal assimilação foi provavelmente devida ao fato de ambas as atividades serem baseadas no emprego de forças e meios navais. Não se trata apenas de mais um exemplo muito recente de uso tendencioso e de má interpretação por parte dos europeus de elementos-chave da cultura malaia. Com efeito, refrear essas práticas violentas era também uma forma de as potências europeias imporem regras marítimas aos rajás e às formações políticas ainda independentes. Dito isto, é essencial referir que tanto a pirataria organizada quanto os piratas ocasionais eram uma realidade omnipresente no arquipélago malaio. Desde 1780, que navios de pavilhão holandês se revelaram vulneráveis aos ataques de piratas, caso de dois navios, um *pacalang* e um brigue, capturados por piratas de Mindanau ao largo de Gorontalo, a norte das Celebes, e em Obi⁶⁹.

⁶⁷ Felice N. Rodríguez. 2001. “Words of war: Philippine warfare in the 17th century”, in M. D. E. Pérez-Grueso, J. M. Fradera Barcelo e L. A. Alvarez (eds.). *Imperios y naciones en el Pacífico*, vol. 1: *La formación de una colonia: Filipinas*. Madrid: CSIC, pp. 278-281.

⁶⁸ James F. Warren. 2003. “A tale of two centuries: The globalisation of maritime raiding and piracy in Southeast Asia at the end of the eighteenth and twentieth centuries”. *Asia Research Institute Working Paper Series*, vol. 2 (Jun.), p. 3, disponível em www.ari.nus.edu.sg/publication_details.asp?pubtype-id=WP&cpubid=167

⁶⁹ Widjojo. *The revolt of Prince Nuku*, cit., pp. 44-45.

Nas Molucas, no entanto, tal distinção entre duas formas diferentes de fazer a guerra não passou despercebida aos observadores portugueses e espanhóis. Os ataques perpetrados com um propósito limitado e certa contenção foram chamados *garu* (port. e esp. *garo*), para significar “rabiscar” e “arranhar”, donde “emboscada” ou “ataque surpresa” ou “súbito”, termo também usado no arquipélago de Sulu, provavelmente derivado do malaio *garuq*, “gritar em voz alta”, prática vulgar em todos os tipos de empresa beligerante por mar ou por terra. Por vezes, essas incursões tinham o mero propósito de sequestrar pessoas para obter informações políticas e militares. Em fevereiro de 1614, o regente de Bacan, Cacil Malitu, foi morto como resultado de um *garu* sobre Makian realizado por duas coracora de Tidore. No mesmo ano, durante uma incursão sobre Morotai, o príncipe Cacil Naro, filho único e herdeiro do sultão Mole de Tidore, matou dois reis cristãos, um deles D. Juan de Silva, *sangaji* de Tollo, um local onde, no ano anterior, os espanhóis haviam desmantelado uma fortificação que aí possuíam. Cacil Naro também escravizou um grande número de cristãos, incluindo mulheres e crianças. Confrontado pelo jesuíta italiano Lorenzo Masonio, o príncipe de Tidore justificou-se com a necessidade de evitar que os habitantes de Moro se bandeassem para Ternate, negando supostas acusações de ter agido deliberadamente para capturar escravos⁷⁰. Os escravos, no entanto, constituíam um bem importante e valioso para os governantes de Tidore.

Relações de poder numa perspectiva bélica

Segundo Apolonius Schott, os habitantes de Ternate e Tidore habitualmente negligenciavam o trabalho nos campos, sendo mais inclinados para as actividades bélicas em que estavam quase permanentemente envolvidos. Como consequência, as ilhas não eram auto-suficientes em alimentos que deveriam ser obtidos no exterior mediante exigências ou pela força. Schott observa ainda que os habitantes de Ternate eram “muito recetivos à adoção de métodos europeus” de fazer a guerra e que era através de feitos guerreiros que adquiriam posição social e política⁷¹. Os sultões de Ternate e de Tidore, comprometidos com os seus respetivos aliados europeus – holandeses e ibéricos - eram por estes encorajados a fazer a guerra um contra o outro. Como o desfecho do conflito entre os impérios europeus na Ásia não se decidia localmente, mas num plano global, o governador espanhol e o seu homólogo holandês não permitiam aos sultões restaurar a paz a nenhum preço. Como consequência, a harmonia, que seria baseada numa conceção dualista do mundo e culturalmente incontornável de alternância entre um tempo de guerra e outro

⁷⁰ Gerónimo de Silva para Juan de Silva, Governador das Filipinas, Ternate, 1 de Março de 1614; o mesmo para o Sultão Mole de Tidore, Ternate, 14 de Outubro de 1614; Lorenzo Masonio para Jerónimo de Silva, Tidore, 15 de Outubro de 1614, in Miraflores e Salva. *Correspondencia*, pp. 194, 264-65 e 26, respetivamente.

⁷¹ “A discourse by the very renowned Apoloni Schot, a native of Middelburgh in Zeeland”, in J. A. J. de Villiers (ed.), *Joris van Speilbergen's voyage round the world (1614-1617), and the Australian navigations of Jacob Le Maire*. Londres: Hakluyt Society, 1906, pp. 136 e 139.

de paz, foi quebrada. Descontentes com a situação, o regente de Ternate e o príncipe Naro de Tidore acabaram por ajustar os termos da paz secreta e informalmente, procurando dessa forma preservar o compromisso contraído com os seus respetivos aliados europeus⁷². Esta situação nunca viria a conhecer um desfecho satisfatório do ponto de vista dos poderes tradicionais.

De acordo com Apolónio Schott, havia muito que os ternates “governavam sobre outros com grande autoridade e poder, de modo que não podem deixar de levar a mal que qualquer um exerça pleno domínio sobre eles”⁷³. Segundo Schott, tal poderio seria o resultado do bom governo dos anteriores sultões de Ternate: Baab Ullah (r.1570-1583), Udin Berkat (r.1583-1606) e Hidayat (r.1606-1610). Na realidade, apenas Baab Ullah governou com plena autoridade, livre de qualquer intromissão europeia, acabando por derrotar os portugueses, devido à política iniciada pelo seu pai, o sultão Hairun (r.1535-1570). Este começou por governar em posição bastante precária, tendo consolidado pacientemente a sua posição pessoal e construído uma sólida hegemonia regional a longo prazo, conseguindo evitar tornar-se num rei fantoche nas mãos dos portugueses, como acontecera com os seus irmãos e com vários regentes anteriores⁷⁴.

O reverso desta realidade política consistia na resistência ocasional, mas por vezes generalizada, por parte das comunidades que sofriam o abuso e a excessiva pressão dos sultões. Aparentemente, as formas de resistência foram em geral pacíficas. No entanto, o problema era mais grave nas zonas produtoras de sagu e arroz no norte de Halmahera e em Bacan, onde um elevado número de conversões ao catolicismo teve lugar desde a década de 1530. Estas comunidades tentaram escapar às imposições de Ternate através da obtenção de apoio político e proteção militar dos portugueses, que, ao contrário dos holandeses um século mais tarde, foram facilmente envolvidos nos conflitos que opunham estas comunidades cristãs ao sultão e a outros seus vizinhos. Enquanto o rajá de Bacan, que era muçulmano, não se opôs à hegemonia de Ternate, o *sangaji* de Labuha pediu para ser batizado em 1579, adotando o nome de Rui Pereira⁷⁵.

Remontando a um passado muito distante, este conflito pelo controlo das zonas produtoras de arroz e sagu no norte de Halmahera e em Bacan foi embutido na cultura e na linguagem locais a ponto de que uma mesma expressão era utilizada para designar “colheita de sagu” e “invasão”. No final do século XVIII, por exemplo, habitantes de Galela e Tobaru, no norte e noroeste de Halmahera, armavam anualmente uma coracora para invadir as plantações de sagueiro nas ilhas de Sula, ao largo da ponta leste das Cele-

⁷² Juan López SJ, Report on Philippine events. Manila, Agosto de 1640. In Jacobs, *Documenta Malucensia*. Vol. III, cit., doc. 156, pp. 515-516.

⁷³ “A discourse by the very renowned Apoloni Schot”, cit., p. 137.

⁷⁴ Veja-se Manuel Lobato. 2013. “As Molucas entre a diplomacia e a conquista”. In Jorge dos Santos Alves (coord.). *Portugal e Indonésia. História do relacionamento político e diplomático (1509-1974)*. Vol. 2. Macau: Instituto Internacional de Macau, pp 381-419.

⁷⁵ Hubert Jacobs S. J. 1980. “Introduction”. In *Documenta Malucensia*. Vol. II, cit., p. 19.

bes⁷⁶. Sendo obrigadas a entregar parte do sagu assim obtido ao sultão de Ternate, para evitar tornar-se vítimas passivas dos guerreiros ternates, essas comunidades de Moro, no norte de Halmahera, desenvolveram as suas próprias estratégias de incursão patrocinadas por Ternate.

John Saris relatou, em 1612, que devido à contínua “guerra civil” e ao duradouro conflito entre holandeses e espanhóis, o cravo deixara de ser colhido em Bacan, anteriormente a mais produtiva entre as Ilhas das Especiarias, simplesmente porque os seus habitantes preferiam não o colher⁷⁷. Alguns anos mais tarde, a colheita de cravo em Bacan continuava parcialmente abandonada devido à guerra e à pressão sobre os habitantes da ilha, alguns dos quais, se haviam anteriormente comprometido com os portugueses e convertido à fé cristã para evitar cair sob o domínio de Ternate. Schott informa que, em 1609, foram trazidos colonos de Kayoa para Tobelo, onde uma feroz resistência à influência de Ternate ganhava forma. Descreveu ainda como a “tirania” e as pesadas imposições dos sultões contribuíram para que as ilhas sob domínio de Ternate se despovoassem e como os holandeses não cumpriam os acordos de assistência bilateral celebrados com comunidades sujeitas aos ataques de Ternate, porque este era o seu principal aliado na região. A ilha de Motir, que se despovoara devido à guerra contínua entre Ternate e Tidore, foi repovoada por ternates, que anteriormente se haviam estabelecido em Jailolo, e por outros súbditos de Ternate vindos de Gane, na ponta sul de Halmahera⁷⁸.

Pirataria e conflitos étnicos: lendo a memória colectiva

Apesar de os *raids* e a captura de escravos existirem nas Molucas muito antes de os europeus terem começado a observar e a registar esta realidade, não se pode afirmar que tais atividades se devessem exclusivamente a uma prática bélica característica dos povos papuas. Em Galela e Tobelo, no nordeste de Halmahera, ainda nos dias de hoje os habitantes recordam orgulhosamente os antepassados como guerreiros e piratas, cujas atividades estão culturalmente associados à virilidade e a representações teatrais de culpa e assassinato encenadas durante os rituais de casamento. Os antropólogos acreditam que essas comunidades desenvolveram estas práticas de purificação, a partir do século XVII, através de um forte envolvimento em atos de pirataria. Em outras aldeias dispersas pela região, como Kao ou Loloda, existiram piratas “profissionais” até ao final do século XIX. Os ngidiho de Galela, por exemplo, ainda executam a dança sagrada Cakalele como celebração vitoriosa em honra dos antepassados “piratas” e de que falam com orgulho, tal como também o fazem muitas outras comunidades do norte de Halmahera, Ternate e

⁷⁶ Widjojo, *The revolt of Prince Nuku*, cit. p. 146.

⁷⁷ “The voyage of Captaine Saris in the Cloave, to the Ile of Japan, what befell in the way: Observations of the Dutch and Spaniards in the Moluccas”. In Samuel Purchas (ed.), *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes*. Vol. III. Glasgow: James MacLehose and Sons, 1905, p. 416.

⁷⁸ “A discourse by the very renowned Apoloni Schot”, pp. 135-139.

Tidore. Ataques a navios mercantes em regiões muito afastadas, como Seram ou Timor, foram preservados na tradição oral de Galela⁷⁹. Confrontados com estas tradições vivas e alguns relatos históricos, os antropólogos não deixam de vincular a vocação pirata das aldeias ndigiho do nordeste de Halmahera ao processo mais geral de formação do próprio estado no norte das Molucas. Política e culturalmente, é bastante óbvio que a pirataria ocasional encarna a resistência das zonas periféricas contra os centros hegemônicos em Ternate e Tidore. Mas o inverso também é verdadeiro. Uma série de exemplos revela que a aderência por parte de formações políticas periféricas a um centro político, como Ternate ou Tidore, foi muitas vezes manifestada através do envolvimento em atividades de pilhagem patrocinadas por esse grande centro.

Motivos económicos também são invocados na memória coletiva para justificar a pirataria e a pilhagem. No entanto, lado a lado com as lembranças mais aparentes, outros motivos económicos e sociais podem ser encontrados, especialmente na maneira como os reis de Ternate e Tidore forçaram o seu controle como governantes supremos da península de Morotia no norte de Halmahera. Nesta região, a introdução do cultivo de arroz, uma forma suave de trabalho realizado por mulheres, intensificou a divisão sexual do trabalho, libertando os homens do corte e da moagem do sagu e permitindo-lhes dedicar mais tempo à guerra e à pirataria. Morotia tornou-se no celeiro das Molucas, uma vez que a maioria das outras ilhas vulcânicas não têm condições morfológicas para a cultura de arroz, caso de Ternate e Tidore, cujos governantes trocavam cravo por arroz javanês para alimentar a sua população. Embora essas mudanças tenham ocorrido num passado muito distante, muito antes do advento do islão por meados do século XV, o conflito a que deu lugar ganharia uma conotação religiosa após a chegada dos ibéricos à região. De 1534 em diante, após ter rejeitado o islão durante cerca de meio século, os *sangaji* de Mamuya, Tollo, Sugala e Cawa, aldeias no norte do Halmahera, aceitaram o batismo a troco de ajuda militar. Os portugueses, incapazes de recusar ajuda militar às comunidades cristãs, interferiram várias vezes nessa região, ora defendendo os habitantes de Halmahera perante o sultão de Ternate, ora apoiando as pretensões de Ternate contra o povo Tobaru, que costumava atacar as aldeias costeiras a partir do interior⁸⁰. Em 1629, o sultão Hamzah (r.1627-1648), tendo em vista consolidar-se politicamente no trono e rebater a acusação de ser um apóstata do islão, depois de se ter convertido temporariamente ao cristianismo durante um longo e forçado exílio em Manila⁸¹, escravizou e deportou para Ternate setecentos guerreiros de seis aldeias cristãs existentes na península

⁷⁹ Farsijana R. Adeney-Risakotta. 2005. "Politics, ritual and identity in Indonesia: A Moluccan history of religion and social conflict". Tese de doutoramento. Nijmegen: Radboud University, 2005, pp. 99 e 149-150.

⁸⁰ Veja-se Manuel Lobato. 2007. "‘En este cabo de mundo’. A missão nas Molucas no século XVI e a ‘fronteira’ do Islão". *Povos e Culturas* 11, pp. 211-230.

⁸¹ Andrea Simi a Muzio Vitelleschi, Geral dos Jesuítas, Ternate, 28 de Março de 1629, in Jacobs. *Documenta Malucensia*. Vol. III. cit., doc. 140, p. 470.

de Morotia, incluindo Galela, forçando-os a aceitar o islão. De acordo com L. Andaya, o comércio de especiarias e a propagação do islão contribuíram para reforçar Ternate como o principal estado das Molucas⁸².

Conclusão

A afirmação de J. Warren de que “a interação dinâmica entre a invasão ... e os investimentos no comércio marítimo de bens de luxo... era uma das principais características das economias políticas costeiras dos estados malaios”⁸³ pode ser facilmente transposta para um período muito mais recuado na história do arquipélago oriental. Ternate e Tidore dificilmente teriam acumulado tão grande prestígio e poder regionais sem o comércio de especiarias. A pilhagem, no entanto, desempenhava um papel essencial na construção do estado e na sua gestão política. O resultado da influência política há muito adquirida por Ternate através do controlo de mercadorias importadas deveria juntar-se aos esforços dos europeus para impor o monopólio de cravo nas Molucas do norte desde a época da presença portuguesa. Relações de poder demasiado fluidas e a falta de um interlocutor único e poderoso nas Ilhas de Banda produtoras de noz-moscada, conduziram rapidamente a uma tragédia. O período em análise ilustra uma peça complexa, na qual a autoridade do sultão foi reforçada pela sua associação com os europeus e, simultaneamente, dificultada pela sua posição subordinada aos holandeses. Assim, a sua autoridade foi contestada internamente pelos seus adversários de corte e exteriormente pelas rebeliões suscitadas pela resistência às exigências dos europeus. Estes desenvolvimentos também são válidos para Tidore após a saída de cena dos espanhóis em 1663. Tidore controlava apenas uma pequena parte do comércio de cravo. Para compensar isso, o sultanato desenvolveu laços estreitos e complexos com as ilhas papuas ocidentais, especialmente mediante a articulação fundamental e até mesmo um certo controlo sobre a rede de comércio *sosolot*, quase imperceptível aos ibéricos até final do século XVI e que continuará a escapar ao controlo holandês. A leste de Seram, na fronteira papua, a pilhagem, o saque e a captura de escravos tornar-se-iam mais visíveis e os seus efeitos mais notáveis.

No contexto das Molucas, a pilhagem não era apenas uma espécie de pirataria, mas antes, a um nível mais profundo e enraizado, um padrão de gestão da conflitualidade entre grupos étnicos distintos e com diferentes alinhamentos políticos. Apesar de ser parte de uma luta ancestral entre blocos confederados que apoiavam Ternate ou Tidore, a pilhagem tornou-se também numa forma de resistência às imposições holandesas para restringir a comercialização de especiarias pelos nativos. Considerando os efeitos colaterais, os custos e as perdas envolvidos ou derivados das ações de pilhagem, podemos

⁸² Leonard Y. Andaya. 1993. *The World of Maluku. Eastern Indonesia in the Early Modern Period*. Honolulu: University of Hawaii Press, p. 57.

⁸³ Warren, “A tale of two centuries”, cit., p. 3.

perguntar se geraram, ou não, rendimentos económicos destinados a ser distribuídos pela multidão de intervenientes na sua preparação e logística. Expedições punitivas holandesas trouxeram várias vezes a destruição a formações políticas em Halmahera, Seram e Raja Ampat mais expostas a incursões. Quaisquer que tenham sido os lucros dos assaltantes, dos piratas e dos seus parceiros em Seram oriental, a pilhagem era socialmente importante, formando guerreiros aptos e disponibilizando mercadorias importadas que, por sua vez, proporcionavam riqueza, prestígio e poderes sobrenaturais aos seus possuidores. Faianças e porcelanas chinesas, tecidos indianos, utensílios de metal como gongos, sinos e outros itens, estavam supostamente imbuídos de tais poderes. Tinham uma função cerimonial, sendo usados para adquirir esposas, poder e autoridade, o cimento da sociedade. Desta forma, a pilhagem era crucial para tecer relações de poder entre comunidades e dentro de cada comunidade.

O PROJECTO DE REQUALIFICAÇÃO DA SALA DOS DESCOBRIMENTOS DO MUSEU DE MARINHA¹

Comunicação apresentada pelo académico
Bruno Gonçalves Neves, em 21 de fevereiro

“Uma exposição é um meio de comunicação baseado em objectos e respectivos elementos complementares, apresentados num determinado espaço segundo técnicas especiais de interpretação e sequências de aprendizagem, tendo por objectivo a transmissão e comunicação de conceitos, valores e/ou conhecimento.”

Introdução

No âmbito das evocações dos 600 anos da Tomada de Ceuta, ocorridas em 2015, entendeu a Comissão Cultural de Marinha celebrar aquela efeméride com uma exposição a realizar no Museu de Marinha.

Pretendia-se evocar um evento considerado como o início da Expansão Marítima e dos Descobrimientos Portugueses. E tal veio a constituir também a oportunidade para o arranque de um projecto há muito ambicionado para o Museu de Marinha: a renovação da sua exposição permanente, com o início na Sala dos Descobrimientos.

Em 24 de Setembro de 2015 foi então inaugurado, na exposição permanente do Museu de Marinha, um novo espaço alusivo à Tomada de Ceuta. Concretizava-se a primeira fase do projecto de requalificação da Sala dos Descobrimientos.

Para tal foi previamente elaborado um Programa Museológico onde ficaram definidos os conteúdos temáticos, o acervo a expor e os objectivos comunicacionais que se pretendiam atingir junto do público visitante do Museu de Marinha. Seguiu-se a produção dos documentos necessários para a concretização daqueles objectivos, que no seu conjunto constituem o Projecto Museográfico.

Finalmente realizaram-se os trabalhos de produção e montagem dos novos suportes museográficos que, após receberem a parte mais importante deste projecto - as peças do acervo do Museu de Marinha - deu-se por concluída a requalificação da Sala dos Descobrimientos do Museu de Marinha, inaugurada por S. Ex.^a o Almirante CEMA em 14 de Maio do corrente ano de 2016.

¹ A presente comunicação tem por base o artigo publicado na “Crónica Cultural” dos *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXLVI. Tomos 1 a 6, Janeiro a Junho de 2016, pp. 375-384.

² Yani Herreman – “Display, Exhibits and Exhibitions”, in *Running a Museum: a Practical Handbook*, ICOM, 2004, p. 91 [tradução do autor a partir do original em língua inglesa].

Concretizava-se assim este importante projecto que representa o início da desejada renovação do Museu de Marinha, para o que foi necessário grande empenhamento dos vários Serviços do Departamento de Museologia deste Museu, conjugado com o apoio e financiamento prestados pela Comissão Cultural de Marinha.

Diagnóstico Prévio

Previamente à preparação do Programa Museológico foi efectuado um diagnóstico quanto ao acervo existente em exposição e em reserva, condições expositivas, potencialidades, eventuais restrições e condicionalismos.

Considerou-se assim que a Sala dos Descobrimentos do Museu de Marinha exhibe um notável acervo, em quantidade e qualidade, com elevada relevância histórica, testemunho material de um dos períodos mais importantes da História Nacional.

Contudo, constatava-se a inexistência de um discurso museológico coerente, que enquadrasse o acervo exposto no seu período cronológico e revelasse a sua importância e relevância temática perante o público visitante do Museu de Marinha.



créditos: Rui Salta/Museu de Marinha

Os suportes de informação e conteúdos de apoio à visita disponíveis revelavam-se manifestamente insuficientes, limitando-se apenas à legendagem das peças expostas, apresentando, na maioria dos casos, textos de difícil leitura e interpretação para a generalidade dos visitantes. Por outro lado, os suportes expositivos apresentavam diversas deficiências, de acordo com os padrões e boas práticas da museografia actual: fraca iluminação, posicionamento de peças que não permitia a sua correcta observação (eg.: cartografia e pinturas em posições excessivamente elevadas), vitrines obsoletas quanto à sua concepção e materiais constituintes, sem apresentarem condições de conservação adequadas.



créditos: Rui Salta/Museu de Marinha

Verificava-se ainda a inexistência de um circuito, temático ou cronológico, que permitisse a orientação da visita, relacionando as diferentes peças com os respectivos temas, momentos e significados históricos. Por último, identificaram-se ainda diversas inconformidades ao nível das acessibilidades e de uma museografia que se pretende inclusiva.



créditos: Rui Salta/Museu de Marinha

Programa Museológico

Feito o diagnóstico prévio da situação existente, procedeu-se à elaboração do Programa Museológico, documento definidor do discurso a implementar e dos objectivos comunicacionais para este novo espaço.

Foram assim definidos quatro grandes temas a apresentar, em torno dos quais seriam agrupadas as diferentes peças do acervo do Museu de Marinha a expor, conferindo-lhes coerência temática e sequência cronológica. Cada um desses temas seria tratado num espaço físico designado, pelo que a futura sala remodelada passaria assim a contar com quatro grandes áreas temáticas.

Para o tema de abertura da renovada Sala dos Descobrimentos foi definida ***A Prioridade Portuguesa nos Descobrimentos Marítimos: da tomada de Ceuta à conquista do Atlântico***. Considerando-se a tomada da cidade norte-africana de Ceuta, em 1415, como o início da expansão marítima portuguesa, foi também após aquela data que se iniciaram as primeiras viagens de exploração no oceano Atlântico. Portugal foi assim o primeiro país europeu a iniciar um projecto de expansão voltado para o mar, empreendendo sucessivas e sistemáticas viagens de exploração marítima, as quais ficaram genericamente conhecidas como *os Descobrimentos Portugueses*.

A segunda área temática ficou destinada à ***Construção Naval Portuguesa*** e às ***Grandes Viagens de Exploração***. Estes dois temas estão intimamente ligados, uma vez que foi graças à capacidade de inovação da construção naval portuguesa, produzindo novas e melhoradas tipologias de navios, que foi possível ultrapassar os desafios decorrentes de viagens cada vez mais longas e difíceis. E foram essas mesmas dificuldades que estimularam mestres e carpinteiros a aperfeiçoar e desenvolver novas técnicas e saberes. Mas, se os condicionalismos da navegação no Atlântico promoveram o desenvolvimento de navios como a “caravela de descobrir” portuguesa, também a Guerra no Mar obrigou à evolução e adaptação da artilharia naval e dos navios que dela faziam uso. Este aspecto foi particularmente evidente com a chegada dos portugueses ao Índico, onde o poder naval foi determinante para afirmar a presença, navegação e comércio português naquela região.

Os ***Contributos Portugueses para a Arte de Navegar*** constituíram o tema seguinte. Destaque para a cartografia portuguesa, com referência à sua evolução durante este período, sendo um valioso contributo, quer para a navegação, quer para divulgação das novas terras e mares descobertos. A navegação astronómica assume igual relevo, nomeadamente o desenvolvimento do astrolábio náutico português e o importante papel que desempenhou ao longo dos séculos XVI e XVII, tendo o Museu de Marinha a maior colecção de instrumentos deste tipo em todo o mundo.

A quarta e última área temática foi dedicada à ***Abertura do Mundo: dos mercados locais ao comércio global***. Ao longo de dois séculos foram exploradas e definidas aquelas que viriam a constituir as principais rotas do comércio marítimo mundial. As viagens marítimas portuguesas transformaram para sempre o quotidiano das populações europeias que assistiram a alterações profundas nos seus hábitos diários. A introdução de novas plantas e produtos revolucionou a dieta alimentar tradicional; novas influências decorativas e arquitectónicas alteraram a paisagem urbana das cidades e novos costumes e consumos transformaram as vivências e hábitos sociais. De igual modo, estas viagens

permitiram o contacto entre povos e culturas, através de encontros, e por vezes confrontos, passando agora uns e outros a partilhar um espaço verdadeiramente global.

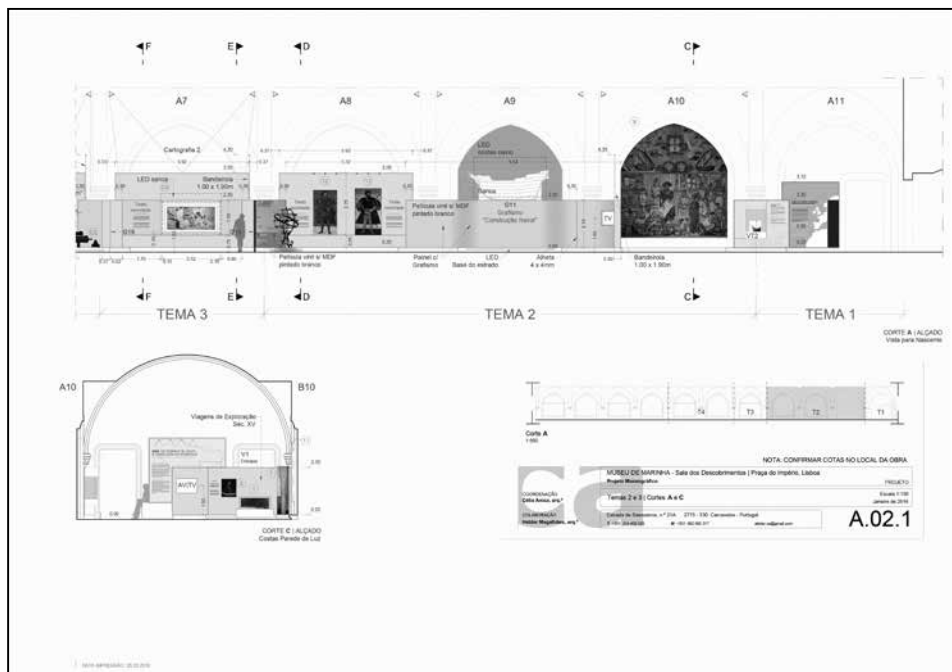
Pretendeu-se, com esta estrutura e sequenciação temática, definir como principal objectivo comunicacional para a renovada Sala dos Descobrimtos a seguinte mensagem:

Através dos seus navios inovadores e do desenvolvimento de novas técnicas de navegação, os Portugueses foram pioneiros na construção de um mundo global.

Projecto Museográfico

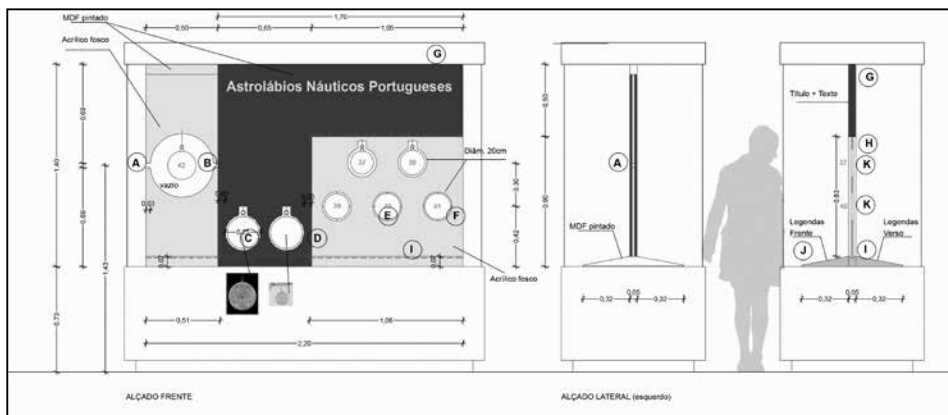
Definidos os principais temas a abordar e identificadas as peças relacionadas a expor, procedeu-se à elaboração do Projecto Museográfico, o qual consiste num conjunto de documentos que estabelecem as bases ou critérios de execução para o Programa Museológico, nomeadamente:

- Definição de um circuito de visita que enquadrasse o acervo exposto no seu período cronológico, identificando a sua relevância temática. Para o efeito, foi desenvolvido um projecto de arquitectura com a definição da planta ou arranjo geral da sala; identificação das quatro áreas temáticas e respectiva delimitação; posicionamento de peças, vitrines e suportes expositivos. Este projecto foi realizado pela Arqt^a. Célia Anica, com a colaboração do Arqt^o. Hélder Magalhães (atelier Célia Anica).



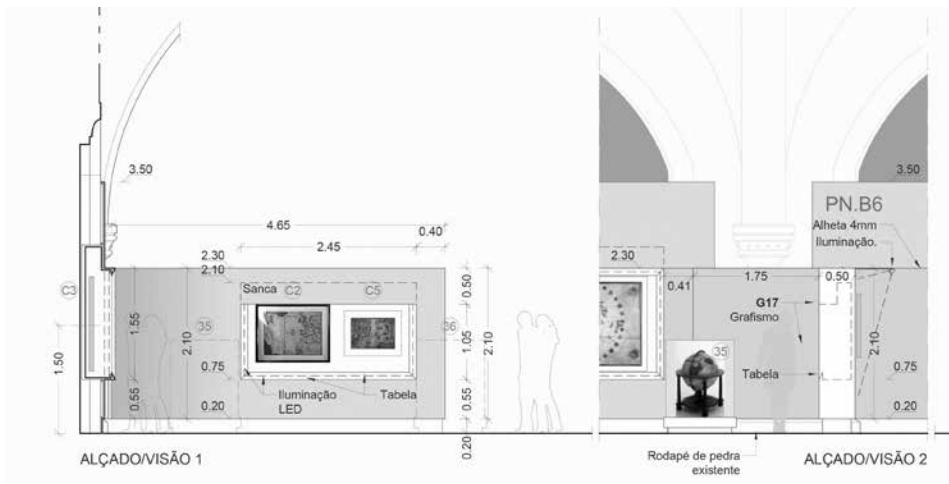
créditos: Arqt^a. Célia Anica/Arqt^o. Hélder Magalhães

- Revisão dos suportes expositivos: projecto técnico de execução de novas vitrines e de adaptação e requalificação das existentes, quando possível, e projecto de iluminação: geral e de peças, realizado pelo atelier Célia Anica. A definição e escolha dos referidos suportes considerou os seguintes aspectos: durabilidade e manutenção futura, versatilidade, modularidade, coerência estética e a segurança e conservação preventiva das peças expostas. Estes aspectos foram ainda mais relevantes neste projecto, uma vez que as características definidas para os suportes expositivos utilizados constituíram padrão ou referência para as futuras reformulações a realizar nas restantes salas do MM.



créditos: Arqt^a. Célia Anica/Arqt^o. Hélder Magalhães

- Definição de identidade gráfica para os suportes informativos (grafismo, cor, *lettering*). Uma vez mais, os standards para o design gráfico adoptados constituíram referência para futuras remodelações na exposição permanente do MM, devendo ser utilizáveis para outras temáticas que não apenas os Descobrimientos Portugueses. Este projecto foi realizado pela *designer Sónia Teixeira Pinto*.
- Definição de suportes informativos - três níveis de informação: *geral* (textos de sala/enquadramento temático); *contexto* (sub-temas ou enquadramento de conjuntos de peças relacionadas); *específica* (tabelas das peças). Para facilitar e promover a leitura dos textos de nível *geral* e de *contexto*, foi definido que os mesmos teriam um limite máximo de três parágrafos. Quanto à informação *específica*, foi definido que as tabelas de peças seriam compostas por: título ou designação; breve descrição; autoria e datação (quando aplicável e conhecido) e número de inventário. Foi estabelecido que todos os conteúdos seriam bilíngues: português e inglês. Foi também contemplada a produção de conteúdos multimédia simples, como apoio e complemento aos suportes informativos acima referidos (mapas, imagens e infografias animados).



créditos: Arqt^a. Célia Anica/Arqt^o. Hélder Magalhães

- Museografia inclusiva - consideradas as boas práticas museológicas relativas às acessibilidades: posicionamento de peças e respectivas tabelas que permitam a sua correcta observação por todos os visitantes; criação de zonas de descanso; circulação sem restrições para visitantes com mobilidade reduzida; manutenção dos conteúdos em braile para cegos e amblíopes, entre outros.

A produção e montagem dos novos suportes museográficos ficou a cargo da empresa J. C. Sampaio Construções, Lda. O Serviço do Património do Museu de Marinha foi responsável pelo levantamento do acervo relacionado disponível, assim como pela preparação das peças seleccionadas para exposição e pelo acondicionamento daquelas recolhidas em reserva.

Os trabalhos relativos à primeira área temática - alusiva a Ceuta - decorreram entre 01 e 20 de Setembro de 2015. As três restantes áreas foram realizadas entre 15 de Março e 10 de Maio do corrente. Durante os trabalhos de montagem procurou-se minimizar o impacto na visita ao Museu de Marinha, pelo que apenas os espaços em intervenção foram vedados ao público, mantendo-se sem restrições as restantes salas que constituem a exposição permanente.



créditos: Rui Salta/Museu de Marinha

Considerações Finais

Apesar do seu importante acervo e relevância temática, a Sala dos Descobrimentos do Museu de Marinha encontrava-se num assinalável estado de obsolescência museológica, totalmente desadequada relativamente ao que é preconizado como boas práticas para a exposição e divulgação de acervos patrimoniais, sem quaisquer objectivos comunicacionais definidos.

Sendo o Museu de Marinha o museu nacional que apresenta, seguramente, o acervo mais relevante sobre as navegações portuguesas dos séculos XV ao XVIII, a requalificação da Sala dos Descobrimentos constituiu uma importante oportunidade para reforçar esta posição. Através da “activação” deste património, agora devidamente contextualizado no seu significado histórico e exposto segundo um discurso coerente, inteligível e acessível para todos os que o visitarem, o Museu de Marinha continua a cumprir com a sua missão: a salvaguarda e promoção do passado marítimo português.

Este projecto permitiu igualmente a definição, ensaio e validação de critérios e padrões de programação museológica e respectiva aplicação museográfica, que, esperamos, venham a ser adoptados para as restantes salas e espaços expositivos do Museu de Marinha.



créditos: Rui Salta/Museu de Marinha

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – SHIP

**COMEMORAÇÃO DO 623º ANIVERSÁRIO DO INFANTE
D. HENRIQUE E A EPOPEIA DOS DESCOBRIMENTOS**

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 2 de março

Senhores Académicos, Senhores Convidados

Há cerca de um mês fui surpreendido por uma simpática carta do Senhor Dr. Alarcão Troni lembrando uma combinação de há muito, para que a comemoração do aniversário do Infante, a 04 de Março, fosse objecto de uma sessão conjunta entre a Academia de Marinha e a Sociedade Histórica da Independência de Portugal.

Desconhecia tal compromisso mas aderi prontamente. Apenas a data teve que ser ajustada face à actividade já programada da Academia. Independentemente da importância que o Infante representa para a Marinha e para esta Academia, não existe a tradição de comemorar a data. Mas não havia qualquer razão para não o fazer este ano.

Por coincidência, foi lançado no mercado há escassas semanas, um livro de doze biografias com o título “Construtores do Império” da autoria dos Professores José Paulo Oliveira e Costa e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, ambos nossos académicos, sendo este último o nosso Secretário da Classe de História Marítima.

Já todos lemos muito sobre a obra e a vida do Infante, mas porque ele era o primeiro dos biografados, foi uma tentação ler de uma assentada esse capítulo. E é interessante como a mesma vida e a mesma obra podem ser contadas de formas tão diferentes, com outros focos, com outras leituras.

Da cruzada à revolução geográfica, é o subtítulo deste primeiro capítulo. E assim foi.

Considerado o nobre mais poderoso de Portugal, Duque de Viseu, Governador da Ordem de Cristo, Cavaleiro da Ordem da Jarreteira, Senhor das Beiras e do Barlavento Algarvio, detentor do monopólio das navegações a Sul do Bojador e das saboarias do reino, protector da Universidade, etc., etc..

Um dos responsáveis pelo sucesso de Ceuta, mas também o responsável pelo insucesso de Tanger. Incansável no combate aos Mouros fora do reino, era no seu interior conciliador e apaziguador das desavenças no seio do poder.

Considerado o inventor dos Descobrimentos, foi sem dúvida um dos grandes construtores do Império. Mas oiçamos o Senhor Professor José Manuel Garcia sobre este “inventor dos descobrimentos entre Lisboa e o Algarve”.

Em nome da Academia de Marinha desejo a todos uma boa sessão e todo um bom dia de trabalho pois sei bem que outras sessões se seguirão a esta.

Bem hajam.

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – SHIP

O INFANTE D. HENRIQUE COMO “INVENTOR” DOS DESCOBRIMENTOS

Comunicação apresentada pelo académico
José Manuel Garcia, em 2 de março

O infante D. Henrique foi uma figura proeminente da História Universal porque teve uma ação pioneira nos Descobrimentos, visto ter sido ele quem mandou fazer há quase seiscentos anos¹. O seu papel na génese desse processo foi decisivo, tendo ficado bem reconhecido e enaltecido em várias fontes, de entre as quais queremos destacar aqui um documento que é tão elucidativo e expressivo como pouco citado. Referimo-nos a uma informação que se encontra numa carta do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Gaveta II, maço 10, n.º 23² redigida por D. João II, sobrinho do

¹ Para o presente estudo baseamo-nos sobretudo na documentação publicada na *Monumenta henricina*, edição de J. Dias Dinis, 15 volumes, Coimbra, 1960-1976, que citamos com a abreviatura MH seguida do número do respetivo volume e página, tendo atualizado a ortografia dos textos para mais fácil entendimento dos mesmos. Foi a partir dessa edição que citamos a *Crónica dos feitos da Guiné* (1453) de Gomes Eanes de Zurara, que referenciamos apenas com a indicação do número do respetivo cap. Recorremos ainda aos nossos estudos publicados em: *As viagens dos Descobrimentos*, introdução, organização e notas, Lisboa, Editorial Presença, 1983; *Sagres*, Vila do Bispo, Câmara Municipal de Vila do Bispo, 1990 (2ª edição, s. l., RCL - Imagem e Comunicação, 2004); *Portugal e a repartição do mundo: do infante D. Henrique a D. João II*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1994; *Documentação henriquina*, introdução e organização, Maia, Castoliva Editora, 1995; *Itinerários do infante D. Henrique*, Lisboa, Academia de Marinha, 1996; «O infante D. Henrique e as terras do Barlavento algarvio», *Al-Rihana: revista cultural do município de Aljezur*, 6, Aljezur, 2013, p. 11-27; *Descobrimentos*, volume I, Vila do Conde, Verso da História, 2015; «Lisboa e o início dos Descobrimentos Portugueses», in *Ceuta e a Expansão Portuguesa. Actas do XIV Simpósio de História Marítima: 10 a 12 de novembro de 2015*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016, p. 297-323 e «Lisboa: a cidade dos Descobrimentos», *Rossio: estudos de Lisboa*, n.º 7, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, dezembro de 2016, p. 23-43 (publicação digital com a referência - file:///G:/5%20Rossio%20os%207%20números%20da%20revista%20pen/rossio%207_dezembro%202016.pdf)

² Este documento foi publicado em *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, edição de Antonio de la Torre y Luis Suarez Fernandez, volume II, Valhadolide, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1960, p. 387-390; *As gavetas da Torre do Tombo*, volume I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, p. 920-923 com a indicação errada de ser de 1506; *Descobrimentos Portugueses*, edição de João Martins da Silva Marques, volume III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, p. 661-663, registando erradamente ser de 1494. De assinalar ainda que no Portal de pesquisa do Arquivo Nacional da Torre do Tombo o documentado está registado incorretamente como “Instruções de D. João III ao comendador-mor relativas às negociações com os Reis Católicos sobre as pescarias na Guiné” e datado de 1506 (<http://digitarq.arquivos.pt/details?id=4185767>). Sobre o texto aqui em causa cf. o que escrevemos em *O testamento de Adão*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesilhas, 1994, p. 233-234 e Manuela Mendonça, *As relações externas de Portugal nos finais da Idade Média*, Lisboa, Colibri, 1994, p. 57-59.

infante D. Henrique e continuador do seu grande empreendimento dos Descobrimentos. Estamos perante um texto sem data, mas datável de novembro de 1490, o qual se destinava a registar alguns reparos aos Reis Católicos através de D. Gutierre de Cárdenas, a quem era dirigida. Nele o monarca português reforçou algumas noções sobre a evidência dos direitos de Portugal “acerca das pescarias de Guiné” e aos territórios e águas a sul do cabo Bojador, através de um conjunto de observações que mais não eram do que uma reafirmação dos princípios do *Mare clausum* defendidos pelo infante D. Henrique desde 1443. Nesse documento, cuja ortografia atualizámos, D. João II afirmou que os Reis Católicos:

devem considerar com quantos trabalhos e despesas del-rei meu senhor e padre, cuja alma Deus haja, e nossos, e do infante D. Henrique, meu tio, *primeiro inventor* destas partes de Guiné, e assim de nossos súbditos e naturais e perdas deles e de seus navios e fazendas, descobrimos e houvemos estas partes, ilhas e mares não conhecidos, que sempre os passados houveram por tão perigosa e duvidosa navegação, per onde qual-quer pequena cousa de lá deve ser de nós mui estimada.

E assim que a primeira terra que conquistou e em que fez resgate o dito Infante, meu tio, foi em os ditos cabos de Bojador e Não, que é em a terra dos alarves. E certo os santos padres movidos não com leves causas nos deram sua bula de doação mui abastante e copiosa, conhecendo quanta glória, louvor e acrescentamento de nossa Santa Fé era ser esta terra descoberta.

Esta atitude de D. João II considerar de forma tão significativa o infante D. Henrique como o “primeiro inventor” das terras da Guiné, isto é, responsável pelo seu descobrimento, deve ser destacada, bem como o facto de para o fazer ter recorrido a uma palavra de origem latina como é a de *inventor* (aquele que descobre, inventor, autor). Esta forma tão incisiva de aludir ao seu tio como tendo sido o iniciador dos Descobrimentos tem de ter em conta que o recurso à referida palavra “inventor” já havia sido expressa anteriormente por Luís de Cadamosto (*Alvise da Cá da Mosto*). Esta personalidade, que conviveu com o infante, escreveu na sua obra sobre as navegações que fizera à Guiné e concluiu talvez cerca de 1464 que fôra D. Henrique o primeiro “inventor de mandar navegar” o mar que banhava as terras dos negros - “*e stato il primo inventore de far navigar questa parto del mare oceano verso dil mezo di dele terre dei negri dela basa Ethyopia (...)*”³.

Essa mesma noção do infante ter sido “inventor” também já fora expressa num dos capítulos das cortes reunidas em Évora em 1481 com uma petição a D. João II onde se lê:

Senhor, não consinta vossa senhoria nas ilhas estarem estrangeiros por estantes, que fazem grande dano e perda a vossos reinos e, por elo, o infante D. Henrique, *inventor*

³ *Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra*, edição de Damião Peres, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1988, p. 3.

delas (das ilhas), sentindo o dano que os tais estantes podiam fazer, defendeu que não fossem aí consentidos⁴.

A ideia do infante como “inventor” (iniciador) dos Descobrimentos) existente no reinado de D. João II foi também referida por Rui de Pina, um homem da sua corte, o qual já no reinado de D. Manuel registou cerca de 1504 a ideia de que: “e pouco mais adiante foi descoberto em tempo e por mandado do infante D. Henrique, inventor e descobridor desta empresa e conquista de Guiné”⁵. Essa noção foi por ele igualmente expressa ao dizer que o infante havia sido “a causa e primeiro inventor de tanto bem”⁶.

Quase pela mesma época, entre 1505 e 1507, Duarte Pacheco Pereira também se referiu ao infante em termos idênticos ao aludir à ideia de que: “Grande glória têm adquirido assim o virtuoso infante D. Henrique, primeiro inventor desta navegação e descobrimento (...)”⁷, a qual também surgiu ao dizer que ele foi o “primeiro inventor destas cousas”⁸.

A noção do pioneirismo do infante é uma das mais importantes a que D. João II recorreu no documento acima citado para fundamentar os direitos de Portugal ao

demarcar o senhorio e conquista de Guiné per certos marcos, expressamente limitados, a saber cabo de Bojador e cabo de Não, dentro dos quais todalas terras, resgates, províncias, ilhas, mares adjacentes, pescarias, abras e portos descobertos e por descobrir, ganhados e por ganhar, até Oriente e os índios, declaram pertencerem a nós e à coroa de nossos reinos.

Fora de acordo com estes princípios que em 1479 fora estabelecido o Tratado de Alcáçovas, como D. João II recordou ao referir que

as ilhas que se achassem no mar oceano contra Guiné ficassem livremente despachadas a nós e as Canárias, que eram de dentro destes cabos e limites de Guiné, que já em outro tempo todas ou a maior parte delas foram havidas e possuídas pelos infantes D. Henrique e D. Fernando, meus tios, cujas almas Deus haja, ficassem livres e despachadas aos ditos rei e rainha e à coroa de seus reinos e sucessores e se declarou toda a terra de Guiné, ilhas, mares, pescarias, abras e portos descobertos e por descobrir, ganhados e por ganhar, pertencer a nós.

A clareza do Tratado de Alcáçovas era tão grande e os direitos antigos de Portugal à Guiné tão evidentes, que D. João II concluiu “que quaisquer outras ilhas que se acharem ou conquistarem das ilhas das Canárias pera vante, pertencem a nós e a nossos reinos e sucessores pera sempre”. Toda esta segurança na afirmação de princípios de exclusividade ficou devidamente salvaguardada até ser posta em causa por um acontecimento inespe-

⁴ *Arquivo dos Açores*, volume III, Ponta Delgada, 1881, p. 10-11.

⁵ *Crónica de D. João II*, cap. 32

⁶ *Crónica de D. Afonso V*, cap. 144.

⁷ *Esmeraldo de situ orbis*, livro terceiro, cap. 5.

⁸ *Idem ibidem*, livro terceiro, cap. 3

rado: a descoberta da América por Cristóvão Colombo em 1492, a qual obrigou a novas negociações entre Portugal e Castela, as quais levaram em 1494 à assinatura do Tratado de Tordesilhas.

Ao abordarmos a conceção do infante D. Henrique como “inventor” do processo de revelação da Terra e das suas gentes importa esclarecer com a clareza possível quando e onde é que ele “inventou” (iniciou) os Descobrimientos. É por tal motivo que vamos traçar de forma muito breve alguns tópicos que procuram esclarecer o essencial de assuntos tão importantes.

Quanto ao quando podemos considerar que as primeiras ordens dadas pelo infante para começar a exploração do litoral africano poderão datar do final de 1419, apesar dos primeiros resultados do descobrimento de novas terras só terem sido alcançados em 1434, quando neste ano Gil Eanes dobrou o cabo Bojador.

Em 1453, Gomes Eanes de Zurara afirmou, a propósito do infante D. Henrique:

E vós deveis bem de notar que a magnanimidade deste príncipe, por um natural constrangimento, o chamava sempre pera começar e acabar mui grandes feitos, por cuja razão depois da tomada de Ceuta sempre trouxe continuamente navios armados contra os infiéis; e porque ele tinha vontade de saber a terra que ia além das ilhas de Canária e de um cabo que se chamava *Boiador*, porque até aquele tempo nem por escritura nem por memórias de nenhuns homens, nunca foi sabido determinadamente a qualidade da terra que ia além do dito cabo (...)⁹.

Por esta frase deduz-se haver desde cedo a consciência de ter sido na sequência da “tomada de Ceuta” em 1415 que se desencadeou o fenómeno expansionista que ficou marcado decisivamente, dezanove anos depois, pelo ato de Gil Eanes ter finalmente conseguido ultrapassar em 1434 o cabo Bojador e começado o descobrimento do litoral africano até aí desconhecido dos europeus.

É de realçar que, segundo aquele cronista, o esforço para iniciar os Descobrimientos teria começado doze anos antes de em 1433 Gil Eanes ter feito a sua primeira tentativa de passar tal cabo¹⁰, o que apontaria para cerca de 1421.

Esta datação aproxima-se da registada pelo infante D. Pedro em Penela a 22 de outubro de 1443 quando então passou ao infante D. Henrique a carta concedendo-lhe o privilégio da exclusividade das autorizações das viagens a todos os que quisessem ir a sul do cabo Bojador. Para o fazer ele fundamentou-se na declaração bem vincada de ter sido ele quem iniciara o processo dos Descobrimientos. Com efeito lê-se nesse documento que D. Henrique:

se meteu a mandar seus navios a saber parte da terra que era além do cabo de Bojador, porque até então não havia ninguém na cristandade que delo soubesse parte, nem sabiam se havia lá povoação ou não, nem diretamente nas cartas de marear nem mapa-mundo

⁹ *Crónica dos feitos da Guiné*, cap. 7; MH V, p. 23.

¹⁰ MH V, p. 31.

não estavam debuxadas, senão a prazer dos homens que as faziam, des(de) o dito cabo de Bojador por diante.

E por ser cousa duvidosa e os homens se não atreverem de ir, mandou lá bem xiiij (15) vezes até que soube parte da dita terra e lhe trouxeram dela, por duas vezes, uns xxxxbiiij (38) mouros presos. E mandou dela fazer carta de marear. E nos disse que sua vontade era de mandar seus navios mais adiante, saber parte da dita terra¹¹.

Estas declarações estão por certo fundamentadas no que o irmão lhe dissera para obter esse privilégio político e económico, correspondendo à circunstância de por umas quinze vezes D. Henrique ter mandado passar o cabo Bojador, até que em 1434 logrou alcançar com sucesso tal desiderato. Essas tentativas teriam sido feitas anualmente, como o referiu Gomes Eanes de Zurara ao indicar que ele ia “mandando em cada um ano àquela parte seus navios”. Se recuarmos esses quinze anos ao de 1434 teremos o ano de 1419 para marcar o início da realização dessas tentativas, e a poder pensar que o arranque das tentativas do descobrimento do litoral africano poderia ter-se verificado com a iniciativa de João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira ao procederem ao reconhecimento da ilha de Porto Santo. Tal ação poderia ter ocorrido no final de 1419, senão já no início de 1420, pois Gomes Eanes de Zurara referiu que o fizeram “despois da vinda que o infante fez do descercos de Ceuta”, o que aconteceu nesse período. Foi então que, “vendo o infante suas boas vontades, lhes mandou aparelhar uma barca, em que fossem de armada contra os mouros, encaminhando-os como fossem em busca de terra de Guiné, a qual ele já tinha em vontade de mandar buscar”¹². A referência feita à Guiné em 1453, num recuo talvez a 1419, poderá interpretar-se como contendo um anacronismo, pois em 1419 ainda não se falaria em Portugal na Guiné. Nada obsta, contudo, a que se esteja perante aquela que teria sido a primeira das tentativas de reconhecimento do litoral africano no sul de Marrocos, a qual ocorreu no âmbito das ações de corso que então se praticavam depois da conquista de Ceuta. Com efeito tal noção aproxima-se da indicação fornecida por Gomes Eanes de Zurara sobre a intensão que o infante tinha de querer que se ultrapassasse o cabo Bojador quando apontou “que doze anos continuados durou o infante em aqieste trabalho, mandando em cada um ano àquela parte seus navios, com grande gasto de suas rendas; nas quais nunca foi algum que se atrevesse de fazer aquela passagem”. Ele reafirmou a mesma alegação logo de seguida, quando ao situar no tempo o início das pesquisas africanas declarou: “E, finalmente, depois de doze anos, fez o infante armar uma barca” na qual enviou em 1433 o seu escudeiro Gil Eanes com ordens expressas para que passasse o cabo Bojador¹³. Por estas indicações e recuando doze anos a 1433, em que Gil Eanes partiu pela primeira vez para tal missão, verifica-se que os esforços de D. Henrique para que se passasse aquele cabo foram aí datados de cerca de 1421, o que se

¹¹ MH VIII, p. 107-108.

¹² *Crónica dos feitos da Guiné*, cap. 83; MH II, p. 358-359.

¹³ *Idem, ibidem*, cap. 9; MH V, p. 31-33.

aproxima do final de 1419 (ou já de 1420), quando se teria sido realizada a expedição de João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, correspondendo assim ao período referido pelo infante D. Pedro na sua carta atrás citada.

A hipótese que se nos afigura mais fiável para interpretar a informação relativa a 1419 é a de que o infante, perante o pedido que lhe foi feito por João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, “lhes mandou aparelhar uma barca, em que fossem de armada contra os mouros” enviando-os numa missão de corso em direção ao Sul na expectativa de que pudessem recolher informações sobre a extensão do poder islâmico ao longo da costa africana. Com efeito tal missão enquadrava-se numa das responsabilidades que o infante tinha enquanto encarregado da defesa de Ceuta e foi um dos fatores apontados por Gomes Eanes de Zurara para que ele tivesse começado a ordenar a realização dos Descobrimentos. O cronista lembrou que ele era “constrangido a querer saber o poder de seu i(ni)migo, trabalhando-se o dito senhor de o mandar saber determinadamente conhecer até onde chegava o poder daqueles infiéis”¹⁴.

Neste contexto é de assinalar a possibilidade de que a primeira tentativa de proceder ao descobrimento do litoral africano pudesse ter coincidido com o reconhecimento do arquipélago da Madeira, que embora já tivesse sido identificado anteriormente ainda não estava ocupado, como passou a estar de seguida.

Terá sido assim há quase seiscentos anos, desde cerca de 1419, que o infante passou a enviar navios para tentar passar o famoso cabo Bojador, o que de acordo com a citada carta de 1443 teria sido feito por quinze vezes. Uma dessas tentativas poderá corresponder à que Diogo Gomes referiu cerca de 1484 como tendo sido feita em data imprecisa (1426?) por Gonçalo Velho, o qual teria passado por uma denominada “Terra Alta”¹⁵.

Quanto ao onde começaram a ser “inventados” os Descobrimentos afirmamos que tal movimento se iniciou em Lisboa, sendo assim essa cidade que desempenhou o papel decisivo no fenómeno do início da exploração de territórios que até então nunca haviam sido vistos pelos europeus¹⁶.

Apesar de Gomes Eanes de Zurara não ter mencionado o sítio de onde Gil Eanes partiu para realizar as suas famosas viagens, nem onde foi entregar ao infante as chamadas “rosas de Santa Maria”, que em 1434 trouxe da zona descoberta a sul do cabo Bojador onde foi, para assim simbolizar que o ultrapassara, afigura-se-nos seguro que tal lugar foi Lisboa. Tal facto deduz-se da observação dos itinerários seguidos por D. Henrique, os

¹⁴ *Idem, ibidem*, cap.7; MH V, p. 25.

¹⁵ *As viagens dos Descobrimentos*, introdução, organização e notas de José Manuel Garcia, Lisboa, Editorial Presença, 1983, p. 30.

¹⁶ Esclarecemos este assunto com mais detalhe em «Lisboa e o início dos Descobrimentos Portugueses», in *Ceuta e a Expansão Portuguesa. Actas do XIV Simpósio de História Marítima: 10 a 12 de novembro de 2015*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016, p. 297-323 e em «Lisboa: a cidade dos Descobrimentos», *Rossio: estudos de Lisboa*, n.º 7, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, dezembro de 2016, p. 23-43 (publicação digital com a referência - file:///G:/5%20Rossio%20os%207%20números%20da%20revista%20pen/rossio%207_dezembro%202016.pdf)

quais também nos levam a admitir ter sido daí que partiram os restantes navegadores que cumpriam as suas ordens e fizeram os Descobrimentos até 1444, como foram os casos de Gil Eanes, Afonso Gonçalves Baldaia, Antão Gonçalves, Nuno Tristão, Dinis Dias e Gonçalo de Sintra, pois as suas atuações prendiam-se quer com a presença dirigente do infante nesta cidade ou na sua região, quer com as atividades que os referidos descobridores aí desempenhavam.

Considerando o que se sabe sobre as estadias de D. Henrique em Lisboa na conjuntura que vai de 1415 a 1449 verificamos que a sua localização nesta cidade está atestada documentalmente desde que ele aí participou nos preparativos da expedição que em 1415 foi conquistar Ceuta. A necessidade de tomar medidas para a defesa desta cidade, como as que ocorreram em 1419, levaram-no também a Lisboa, revelando ser aí que tinha um maior cuidado em tal matéria e tendo sido por isso que também aí estabeleceu a Casa de Ceuta, destinada a apoiar a manutenção desta cidade.

De entre as várias passagens documentadas sobre a estadia do infante em Lisboa, limitamo-nos a destacar a que está registada em 1433 no dia 25 de Abril e, depois a 14 de agosto, quando D. João I morreu, a que se seguiu no dia seguinte o levantamento como rei de D. Duarte, tendo ainda acompanhando entre 25 e 29 de outubro de 1433 a transladação do corpo do pai de Lisboa para o Mosteiro da Batalha. É, pois, de admitir que Gil Eanes tenha recebido as ordens do infante para realizar a sua primeira tentativa de passar o cabo Bojador em 1433, num dos períodos em que ele esteve em Lisboa¹⁷.

Em 1434, sabemos que D. Henrique esteve em Lisboa pelo menos antes de 3 de novembro e aí continuou até que em dezembro terá ido para Almeirim. Poderá assim ter sido da capital portuguesa que ele ordenou nesse ano a nova ida de Gil Eanes ao cabo Bojador, que então ultrapassou¹⁸. Notemos ainda ter sido em 1434 que se começou a referenciar a ermida de Nossa Senhora de Belém, no Restelo, a qual mereceu a D. Henrique muitos cuidados¹⁹.

Sobre as idas do infante ao Algarve nesta conjuntura há apenas a assinalar que aí esteve alguns meses de 1438, num período em que não houve Descobrimentos. Foi Gomes Eanes de Zurara quem induziu em erro os seus leitores ao escrever algumas considerações que levaram a supor que os Descobrimentos se iniciaram em Lagos. Tal indicação não está correta, mesmo para a sua segunda fase, iniciada em 1441, já que a primeira, iniciada em 1434, é anterior à referência do cronista à expedição a Tânger, ocorrida em 1437. Vejamos então as palavras de Gomes Eanes de Zurara:

¹⁷ *Documentação henriquina*, introdução e organização de José Manuel Garcia, Maia, Castoliva Editora, 1995, p. XVI

¹⁸ *Idem, ibidem*.

¹⁹ MH IV, p. 357-258 e *Documentação henriquina*, introdução e organização de José Manuel Garcia, Maia, Castoliva Editora, 1995, p. 155.

E porque depois da vinda de Tânger, o infante comunalmente sempre estava no reino do Algarve, por razão de sua vila, que então mandava fazer, e as presas que aqueles traziam descarregavam em Lagos, foram os deste lugar os primeiros que moveram ao infante de lhe dar licença pera poder ir àquela terra, donde vinham aqueles mouros, cá não podia lá ir nenhum com navio armado sem sua especial licença, a qual cousa lhe el-rei outorgara, naquela carta onde lhe fez mercê do seu quinto, como já ouvistes²⁰.

São aqui manifestas algumas incorreções cometidas por parte do citado cronista. Com efeito ao analisar as suas palavras à luz da documentação conhecida verificamos que a afirmação de que “depois da vinda de Tânger, o infante comunalmente sempre estava no reino do Algarve, por razão de sua vila, que então mandava fazer” só é verdadeira para o período em que o infante D. Henrique esteve de facto no Algarve, o qual se situa entre o seu regresso de Tânger, ocorrido em fevereiro de 1438, e a morte do irmão D. Duarte em Tomar a 9 de setembro de 1438, pois nesta data deslocou-se rapidamente para esta povoação, não havendo qualquer indício documental que aponte para a hipótese de ter voltado ao Algarve antes de 1443²¹.

O infante só terá regressado ao Algarve em 1443, podendo-se mesmo datar com precisão a ocasião em que para aí se deslocou. Com efeito foi registado a 10 de abril de 1443 o facto de ele se encontrar então “na Ribeira da cidade de Lisboa, em direito da fonte de *Bonabuquer*, estando aí em uma caravela pera se partir o muito honrado e prezado senhor o infante D. Henrique (...)”²². Esta notícia é muito significativa pois revela-nos que era desse local de Lisboa, situado frente ao arco do Penabuquel, na atual rua do Jardim do Tabaco (perto do Museu do Fado), que o infante partia para as suas viagens ao Algarve, depois de aí fazer aguada. Temos como natural ser o Algarve o destino da navegação que então empreendia, pois nesse tempo era muito mais confortável e rápido ir de Lisboa ao Algarve por mar, do que por terra. É ainda de realçar ter sido precisamente neste ano de 1443, no dia 1 de setembro, que foi feita uma escritura em que D. Henrique comprou umas casas “no Bairro dos Escolares”²³, junto da atual Rua dos Escolares, nas quais em 1503 D. Manuel mandou que passasse a estar instalada a Universidade.

Há ainda a considerar neste contexto ter sido também neste ano de 1443 que morreu o infante D. Fernando em Fez, tragédia que contribuiu para que o seu irmão D. Henrique em parte se quisesse afastar da corte e por isso tivesse obtido a 27 de outubro de 1443 a doação da tão inóspita como estratégica região de Sagres, a qual lhe foi então feita pelo infante D. Pedro²⁴. Por tal motivo só a partir de então é que ele poderia ter começado a pensar fazer a sua Vila do Infante e não antes, como deu a entender

²⁰ *Crónica dos feitos da Guiné*, cap. 18; MH VIII, p. 172-174.

²¹ Sobre a presença do infante D. Henrique no Algarve cf. José Manuel Garcia «O infante D. Henrique e as terras do Barlavento algarvio», *Al-Rihana: revista cultural do município de Aljezur*, 6, Aljezur, 2013, p. 11-27.

²² MH VIII, p. 47-50.

²³ MH VIII, p. 99.

²⁴ MH VIII, p. 108-110.

Gomes Eanes de Zurara ao escrever que vulgarmente vivia no Algarve ”por razão de sua vila, que então mandava fazer”. Tal situação só poderia ter começado a surgir a partir de 1443, sendo mesmo de registar que o primeiro testemunho escrito a atestar a presença do infante D. Henrique em Sagres data apenas de 1446, quando as obras da sua vila ainda eram muito precárias²⁵.

Quanto à menção de Gomes Eanes de Zurara sobre as “presas que aqueles traziam descarregavam em Lagos” deve assinalar-se não estar registado que tal tenha acontecido antes de 1444, pois quer na sua crónica quer nas restantes fontes que chegaram até nós não há qualquer testemunho de que tal tenha sido feito em Lagos, antes da expedição de Lançarote que aí chegou a 7 de agosto de 1444. Ainda assim é plausível que alguns dos navegadores que fizeram viagens para África de e para Lisboa entre 1434 e 1444 possam ter passado por Lagos, pois é natural que esta povoação possa ter constituído uma base de apoio para tal navegação, ainda que ela não esteja documentada e não fosse imprescindível na viagem para Lisboa, pois por mar dela dista apenas cerca de 280 Km.

É seguro afirmar que homens de Lagos participaram nas ações iniciais dos Descobrimientos, a começar por Gil Eanes, que daí era natural, mas admitimos ter vivido em Lisboa até 1444, como veremos mais à frente.

Foi na sequência do monopólio das navegações para sul do cabo Bojador concedido pelo infante D. Pedro ao infante D. Henrique a 22 de outubro de 1443²⁶ que se verificou a necessidade de se ter de pedir licença prévia a este último para se fazerem viagens à Guiné, por entretanto elas se terem começado a revelar lucrativas. Tal foi o que aconteceu com a armada de seis caravelas organizada em Lagos sob o comando de Lançarote, secundado por Gil Eanes. Este último era o famoso descobridor de 1434, que havia sido referido pelo infante D. Pedro em carta de 2 de março de 1443 como “escudeiro da casa do infante D. Henrique” quando então foi nomeado para o ofício de “escrivão da nossa tábua grande do aver do peso da nossa mui nobre e mui leal cidade de Lisboa”²⁷. Este Gil Eanes referenciado em Lisboa era o Gil Eanes das expedições feitas a partir de Lagos entre 1444 a 1446, pois foi em 1444 que ele voltou para essa povoação. Esta situação está claramente explicitada na carta de D. Afonso V datada de Évora a 15 de abril de 1450 alusiva ao Gil Eanes aqui em causa, na qual se registou que o infante D. Henrique, então em Lagos:

nos enviou dizer que Gil Eanes, seu cavaleiro, escrivão da nossa tábua grande do aver do peso da cidade de Lisboa, lhe disse que, porquanto ele é morador em Lagos e per si não pode servir o dito ofício, como cumpre a nosso serviço, lhe prazia de o deixar a

²⁵ MH IX, p. 208-210. Sobre esta localidade cf. o que escrevemos em *Sagres, Vila do Bispo*, Câmara Municipal de Vila do Bispo, 1990 (2ª edição, s. l., RCL - Imagem e Comunicação, 2004).

²⁶ MH VIII, p. 107-108.

²⁷ MH VIII, p. 30-31. É de considerar que Ver-o-Peso, a-ver-o-peso, haver-o-peso são variantes de uma palavra que designava a casa onde estavam as balanças da cidade e onde o comprador e vendedor levavam os objetos das suas transações para conhecer ou ver o seu verdadeiro peso e onde o fisco recebia do peso uma parte. Essa Casa desaparecida ficava então perto da atual igreja da Madalena em Lisboa, nas proximidades do desaparecido Largo do Pelourinho Velho.

ele, pera o haver de nós pera outro algum seu criado, pedindo-nos que lho quiséssemos outorgar pera Rodrigues Anes, seu criado e escudeiro²⁸.

O rei perante este pedido do infante decidiu “quebrar” a carta que havia sido concedida a Gil Eanes em 1443, consentido na nova nomeação. “assim e pela guisa que o era aí o dito Gil Eanes, que o dito ofício tinha”.

Pelas indicações acima destacadas verifica-se que o escrivão e “escudeiro” Gil Eanes, documentado em Lisboa em 1443, abandonara, entretanto, a cidade para ir viver para Lagos, onde em 1450, sendo já “cavaleiro” (desde 1444), teve de renunciar aos rendimentos que tinha do ofício em Lisboa, por aí não viver e para que o infante D. Henrique os desse a um outro seu servidor.

A primeira expedição de Lagos à Guiné, já acima referenciada, partiu pelos finais de maio de 1444 tendo a 10 de junho de 1444 descoberto a ilha de Naar²⁹, uma das de Arguim, que Nuno Tristão havia descoberto em 1443. Essa expedição comandada por Lançarote regressou a Lagos a 7 de agosto de 1444, tendo depois o infante D. Henrique assistido ao famoso desembarque dos escravos trazidos de Arguim, o qual foi descrito por Gomes Eanes de Zurara com grande dramatismo³⁰.

A partir de 1444 as deslocações do infante ao Algarve começaram a ser mais frequentes, tal como o foram as iniciativas relativas à Guiné dos homens de Lagos, povoação que em 1453 passou a ser de D. Henrique³¹, que aí estanciou quando não ficava em Sagres, a Vila do Infante, onde veio a morrer a 13 de novembro de 1460.

É de ponderar que tendo o infante nascido a 4 de março de 1394 no Porto, a cidade que deu o nome a Portugal, foi num local considerado o fim do mundo que ele veio a fechar os olhos. Deixava então os Descobrimentos feitos até às ilhas de Cabo Verde e à Serra Leoa, consciente que ao libertar-se da lei da morte o mais difícil havia sido começa-los e que contribuía decisivamente para iniciar uma nova era na História da Humanidade.

O infante D. Henrique, ao ter “inventado” entre 1419 e 1421 um empreendimento tão gigantesco como foi o dos Descobrimentos, não poderia imaginar que cem anos depois, em 1519-1521, esses Descobrimentos culminaram numa dimensão global protagonizada por Fernão de Magalhães, quando este realizou a viagem durante a qual concluiu a primeira volta ao mundo, o qual ficou identificado em toda a sua plenitude³².

²⁸ MH X, p. 214-215.

²⁹ MH VIII, p. 175.

³⁰ *Crónica dos feitos da Guiné*, cap. 24, que em parte se pode ler em MH VIII, p. 212-213.

³¹ *Documentação henriquina*, introdução e organização de José Manuel Garcia, Maia, Castoliva Editora, 1995; *Itinerários do infante D. Henrique*, Lisboa, Academia de Marinha, 1996, p. 588.

³² Sobre este assunto cf. o que escrevemos em *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007.

Ao fecharmos estas considerações em torno da bela expressão usada por D. João II para classificar o infante como o “primeiro inventor” dos Descobrimentos consideramos que ela foi tão feliz como eloquente, além de ter sido uma boa homenagem a uma personalidade ímpar na História da Humanidade cuja memória permanece viva hoje e no futuro.

HOMENAGEM AO PROFESSOR LUÍS DE ALBUQUERQUE, POR OCASIÃO DOS 100 ANOS DO SEU NASCIMENTO

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 6 de março

Senhora Professora Manuela Mendonça,
Presidente da Academia Portuguesa da História,

Senhor Professor Artur Anselmo, Presidente da Academia das Ciências de Lisboa,
Senhora Professora Nazaré Lopes, aqui representando
a passagem do homenageado pela Universidade de Coimbra,

Bem-vindos a esta Sessão Conjunta de Homenagem ao Professor Luís de Albuquerque por ocasião dos 100 anos do seu nascimento.

Luís Guilherme Mendonça de Albuquerque foi uma personagem que marcou o Portugal da Ciência e da Investigação durante longas décadas, tendo a sua obra merecido o reconhecimento internacional.

Nasceu em 06 de Março de 1917, tendo falecido em Janeiro de 1992 com 75 anos.

Esteve na Génese da Academia de Marinha, tendo sido um dos dez fundadores do Grupo de Estudos de Marinha criado em Maio de 1969 por portaria do Ministro da Marinha.

Em 1970 foi este Grupo extinto e criado o Centro de Estudos de Marinha, com duas Secções que mais tarde passaram a ter a designação actual de Classes. A de História Marítima com os membros fundadores já existentes, e a de Artes, Letras e Ciências com 12 novas personalidades.

Em 1978, por despacho de 27 de Dezembro do Chefe do Estado-Maior da Armada, o Centro de Estudos passou a ter a designação actual - Academia de Marinha.

A primeira etapa desta construção que durou quase 10 anos está bem assinalada em placa de cobre no átrio deste auditório onde o nome de Luís de Albuquerque emerge entre os dez fundadores.

Logo que o Comandante Teixeira da Mota assumiu a Presidência da Academia de Marinha por morte do seu fundador, Almirante Sarmiento Rodrigues, Luís de Albuquerque assume a Vice-presidência da Classe de História Marítima, nela se mantendo durante cerca de 12 anos. Fez assim parte de 7 Conselhos Académicos, presididos por Teixeira da Mota, como já foi dito, Arantes e Oliveira e Rogério d'Oliveira.

Para nos falar da sua obra multidisciplinar, iremos ouvir três oradores que cobrirão as facetas mais relevantes da sua obra: a História da Náutica – a cargo do Comandante

Semedo de Matos, o seu contributo como historiador dos Descobrimentos Portugueses, pelo Professor Contente Domingues e o seu percurso como académico e professor, pela Senhora Professora Nazaré Lopes, assinalando o seu trabalho como matemático na Universidade de Coimbra.

Por último falarão os Presidentes, da Academia Portuguesa da História e da Academia da Ciência de Lisboa que, em palavras de encerramento da sessão lembrarão aspectos mais genéricos do seu trabalho nas áreas das respectivas academias.

Senhores Académicos, minhas Senhoras e meus Senhores.

É sempre difícil escrever sobre alguém que não se conheceu directamente e com quem não se conviveu, sem ultrapassar as generalidades ou repetir aquilo que pode lido em todas as biografias já publicadas. O Senhor Comandante Semedo de Matos teve a amabilidade de me preparar, em apoio destas palavras, mais uma destas biografias, possivelmente incompleta, mas que corresponderia a mais cinco páginas desta intervenção. Não os irei maçar com essa longa lista, mas ela aparecerá no final destas minhas palavras, na brochura que vier a ser publicada relativamente a esta sessão. Poderá, assim, por todos ser lida e consultada.

Mas porque o Professor Luís de Albuquerque merece mais, decidi terminar estas palavras de abertura lendo-vos o que escreveu o então Presidente da Academia de Marinha, Contra-almirante Rogério d'Oliveira, que com ele conviveu, na sessão em sua homenagem, realizada nesta Academia em 22 de Outubro de 1987, ano em que se jubilou, data esta em que foi elevado a membro emérito, já lá vão quase 30 anos.

E passo a citar:

“Era uma vez um matemático, paladino da razão, exacto na lógica, rigoroso na prova. Embrenhado no dédalo do abstracto e na profundidade da matemática, não se inseria porém, no domínio dos estudiosos dessa nobre e pura ciência.

Era uma vez um engenheiro, com engenho e arte, versado em geografia, cartografia e astronomia, para quem a mecânica celeste não tinha segredos, engenheiro brilhante que, no entanto, não aparecia nas reuniões de engenharia.

Era uma vez um académico, membro de muitas academias, dado às actividades culturais, devotado às coisas do mar, e por isso membro da Academia de Marinha. Todavia, raramente comparecia às sessões desta Academia.

Era uma vez um historiador, incansável pensador e investigador da veracidade histórica (se é que ela existe), produtor de uma vastíssima obra sobre história da náutica e dos descobrimentos marítimos, sempre presente em todas as manifestações culturais naquelas áreas das ciências históricas, e até por isso não lhe sobrando tempo para aparecer nas outras.

Era uma vez um professor, magistral e eloquente nas suas lições, empenhado na formação e sucesso dos seus alunos, mas que na aparência não se diferenciava deles.

Era uma vez um escritor fluente e vernáculo, com admirável habilidade de retórica, que dizia não saber fazer outra coisa que não fosse escrever, e, todavia, não escrevia as suas conferências, criando dificuldades ao editor.

Era uma vez, em suma, um homem extraordinário, cujo retrato, tal como se vê deste lugar, acabo de pintar com duas pinceladas. Não é, como talvez pareça, um retrato negativo, mas, antes, o negativo de um retrato, o qual, uma vez adequadamente revelado, produzirá um diapositivo que projecta em verdadeira grandeza a imagem viva e colorida de uma personalidade *sui generis*, incomparável, que exactamente por sê-lo não se vislumbra no banal desenrolar do dia-a-dia.

É talvez uma imagem distorcida da realidade, mas é como eu a vejo, repito, deste lugar donde – metaforizando um pouco – se observa que o Prof.º Luís de Albuquerque ... está permanentemente em órbita sideral, órbita em que é solicitado e contactado por astros de primeira grandeza, e de quando em vez colide com meteoros e até meteoritos.

O Presidente da Academia de Marinha é um destes últimos que, quando acontecer um contacto com o Prof.º Luís de Albuquerque, se sente verdadeiramente privilegiado. E não é só pela raridade e expectativa do encontro; é também porque dele resulta sempre algo de positivo e pragmático: uma ideia, uma sugestão, uma conclusão inteligente, por vezes inédita.

É assim o Prof.º Luís de Albuquerque: raramente se encontra, mais raramente aparece, mas quando tal sucede, dele se espera e se obtém invariavelmente a compreensão, o equilíbrio, a diligência, a colaboração”.

HOMENAGEM AO PROFESSOR LUÍS DE ALBUQUERQUE,
POR OCASIÃO DOS 100 ANOS DO SEU NASCIMENTO

**LUÍS DE ALBUQUERQUE E
OS ESTUDOS DE HISTÓRIA DA NÁUTICA**

Comunicação apresentada pelo académico
Jorge Semedo de Matos, em 6 de março

Exmo. Sr. Presidente da Academia de Marinha,
Exma. Sra. Arq. Helena Albuquerque e restantes familiares do
Prof. Luís de Albuquerque,
Exma. Sra. Presidente da Academia Portuguesa da História,
Exmo. Sr. Presidente da Academia das Ciências de Lisboa,
Exma. Sra. Directora do Departamento de Matemática da Faculdade de Ciências
e Tecnologias da Universidade de Coimbra,
Srs. Almirantes, Srs. Oficiais, digníssimos convidados,
Prezados confrades,
Minhas Senhoras e meus Senhores,

Comemoramos hoje um século sobre o nascimento de Luís Mendonça de Albuquerque e o início de um percurso de vida de um professor universitário que se licenciou e doutorou em Matemática, alcançando a dignidade de professor catedrático da Universidade de Coimbra, que ficou na memória da maioria de todos nós na qualidade de Historiador – historiador dedicado e rigoroso – vocacionado para a História da Expansão Portuguesa e, sobretudo, para a História da Náutica. Relembramo-lo como um pedagogo generoso, sempre disposto a ensinar e clarificar, usando o domínio que tinha da astronomia e a matemática para simplificar conceitos difíceis, relacionados com a navegação e a cosmografia, tornando-os acessíveis a uma grande massa de estudantes que queriam perceber os caminhos do saber associados às explorações marítimas quinhentistas. A forma que tinha de fazer História ultrapassou sempre o domínio do técnico, procurando sempre uma lógica social e um enquadramento humano que, para além da própria ciência náutica, nos transportava até aos homens que a construíram e desenvolveram. E nesta abrangência a que nos habituou revelou qualidades humanas, que vão para além dos livros e têm a ver com a pessoa, com o que era e como encarava a vida, deixando perceber o enorme optimismo antropológico que o guiava. Acreditava nos seres humanos e nas suas qualidades. Acreditava que os Homens construirão sempre um mundo melhor,

da mesma forma que, noutros tempos, encontraram as condições para a gesta portuguesa de quinhentos.

E como falo do Ser Humano que foi Luís de Albuquerque, aproveito para fazer como que um parêntesis saudando a presença do Sr. Presidente da Associação de Antigos Alunos do Colégio Militar, lembrando que foi também nessa escola secular que Luís de Albuquerque completou os seus estudos secundários. Ali entrou em 1929, ficando com o número 89, saindo em 1934 para a Universidade de Coimbra. Também andei no mesmo Colégio Militar, de forma que é difícil falar dele sem me lembrar que cruzámos os meus claustros e as mesmas salas de aula – com algumas décadas de diferença, bem entendido – e vivemos episódios semelhantes que foram típicos de uma escola com estas características, tendendo a compreender o seu espírito e a sua maneira de ser com um olhar próprio. Um olhar que julga reconhecer por aqui e por ali o “herói do rápido” – distinção jocosa que lhe ficou associada no Colégio, depois de um episódio quase épico, a quando de um pequeno acidente de comboio, no túnel de Braço de Prata, quando viajava para Coimbra. E é esse “herói do rápido”, com tudo o que isso significa, que eu sou capaz de imaginar na figura de um jovem fardado de “menino da Luz”, reconhecendo-o em muitos outros episódios da sua vida de historiador. Peço desculpa sr. Presidente de ter tomado este minuto para lembrar este detalhe da vida de Luís de Albuquerque, mas a figura que estamos a homenagear foi aluno do Colégio Militar e ali se forjou uma parte do seu carácter e maneira de ser. E isso faz parte do complexo Ser Humano que foi historiador da náutica e cujos estudos nessa área disciplinar pretendo agora destacar.

O Prof. Contente Domingues – aqui presente –, que julgo ter feito a mais completa recolha bibliográfica de Luís de Albuquerque, identificou mais de 700 títulos publicados, entre livros e artigos diversos. Eu diria que mais de 80% deles são sobre História da Náutica e Cartografia. É imensa a sua produção nesta matéria. Não teria tempo para os enumerar a todos, nem isso teria grande utilidade para vós.¹ Vou tentar seguir outro caminho procurando encontrar as linhas mestras do que foi o seu pensamento sobre esta temática, patentes na sua obra. Perceber globalmente o seu percurso e os trabalhos mais significativas, deixando, eventualmente, para um texto escrito alguns detalhes de maior importância que agora só serão referidos de forma breve.

Ainda na década de quarenta do passado século, acabado de chegar a Coimbra e às suas lições na Faculdade de Ciências, Albuquerque publicou dois pequenos textos sobre o sistema ptolemaico e sobre a visão cosmográfica da Antiguidade. São dois trabalhos que não têm grande significado na sua imensa obra, mas sirvo-me deles para mostrar a sua aproximação à História da Ciência e aos fundamentos da Náutica. Disse o próprio, em diversas circunstâncias, que a sua proximidade com a biblioteca de Luciano Pereira da Silva – que a Universidade adquirira recentemente e que carecia de organização – o levou a abraçar com sofreguidão a leitura sobre a temática dos Descobrimentos Portugueses;

¹ As bibliografias de Luís de Albuquerque estão publicadas e talvez possam voltar a ser difundidas com uma publicação referente a este evento.

dando especial atenção aos aspectos técnicos ligados às navegações, que Pereira da Silva tinha abordado algumas décadas antes.

O seu primeiro trabalho nesta área foi a colaboração dada na *História da Cultura em Portugal*, coordenada por António José Saraiva, escrevendo um longo capítulo sobre “As navegações e as origens da mentalidade científica”, que foi publicado no segundo volume da obra e viu o prelo em 1955. E este trabalho espelha bem todo o pensamento de Albuquerque quanto ao processo da Expansão Portuguesa quinhentista, apesar de que a parte da Náutica, propriamente dita (as questões mais técnicas), teve um amadurecimento significativo posterior, resultante do permanente estudo que lhe dedicou e, sobretudo, graças à quantidade enorme de documentos que estudou e veio a publicar alguns anos mais tarde. Entendia ele que o saber náutico português, que permitiu a exploração dos mares e a chegada ao Oriente, tem uma origem na prática mediterrânica, atrevido-se os pilotos de então a enquadrar novas técnicas e novos conhecimentos, à medida que as necessidades do Atlântico assim lhe foram exigindo. E a sua adopção proporcionou uma abordagem metodologicamente nova do conhecimento. Os procedimentos que eram repetidos no Mediterrâneo e na navegação costeira, ou de trajectos oceânicos curtos, praticadas porque sempre assim se fizera, foram o gérmen do experimentalismo científico.

O conhecimento erudito forneceu as suas próprias soluções, a serem experimentadas pelos navegadores e a serem corrigidas com novas hipóteses e novas soluções. Luís de Albuquerque entende, neste trabalho, que a entrada no Atlântico e a necessidade de recorrer aos astros para uma nova forma de navegação contém os elementos fundamentais do experimentalismo científico que distinguirá Galileu e a ciência do século XVII. Este salto não tem lugar no tempo do Infante D. Henrique, mas alguns anos mais tarde, considerando que “uma grande distância separa, dos homens do mar dos primeiros tempos dos Descobrimentos, aqueles que tripulavam os barcos que, ao iniciar-se a segunda metade do século XV, se aproximam do Golfo da Guiné”. São paradigmas deste processo renovador figuras como Duarte Pacheco, D. João de Castro e, de algum modo, também Camões.

O trabalho destinava-se à *História da Cultura em Portugal*, de forma que não podia limitar-se a descrever e explicar as técnicas da Ciência Náutica Portuguesa. Mas esta conjugação dos detalhes científicos e técnicos com as pessoas e as mentalidades que os produziram, com uma preocupação permanente de as compreender no seu próprio contexto, foi a tónica da produção historiográfica de Luís de Albuquerque. A sua História é sempre feita de Homens, sujeitos activos de uma transformação que se expressa na inovação e na criação de técnicas, ditadas por desafios, sem perder de vista, naturalmente, essas mesmas técnicas e a necessidade de compreender a sua complexidade.

Nesta década de cinquenta Albuquerque dirigia a revista *Vértice*, em Coimbra, e foi aí que publicou um conjunto de 12 artigos, em números sucessivos, em 1958 e 59, a que chamou de *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*. Em 1960 estes artigos foram editados em separata da *Vértice* e já tiveram, até hoje, cinco edições. Curiosamente,

num prefácio da 4ª edição (a última em vida do autor), o próprio explicou tratar-se de um trabalho de síntese onde expunha “os fundamentos de carácter histórico, cultural e científico em que se radica o fluxo das navegações”. E adiante acrescenta que, nessa quarta edição, “não pretendeu escrever obra nova; nem o devia fazer, porquanto os seus pontos de vista sobre os temas versados não sofreram alterações significativas depois da primeira edição, publicada em 1959”. E, efectivamente este trabalho constitui uma espécie de esqueleto da visão de Luís de Albuquerque sobre os Descobrimentos Portugueses, que organizou em três partes.

Na primeira aborda os antecedentes das viagens quatrocentistas, referindo o comércio externo marítimo, a vinda dos genoveses no reinado de D. Dinis, e as viagens para o Mediterrâneo e Norte da Europa; anunciando a ideia, hoje evidente, de “Portugal entre dois mares”, como gênese do Portugal marítimo.

A segunda parte aborda o conjunto de conhecimentos geográficos clássicos em que se fundamentaram as primeiras expedições. Os livros de Geografia, a ideia de África e as ilhas atlânticas, onde se mescla um conhecimento real com fantasias medievais.

Por fim, a terceira parte – a mais longa e detalhada – aborda a náutica, com realce sobre os aspectos inovadores que decorrem da introdução da astronomia. E a sua preocupação é explicar os conceitos, a par da forma como entraram na rotina náutica portuguesa. Repudiando a ideia da descoberta mítica, num qualquer lampejo, o seu esforço centra-se no “processo” e no esforço que, passo a passo, vai buscando soluções para os problemas, formulando hipóteses e melhorando constantemente.

E todas as explicações de Luís de Albuquerque assumem um carácter pedagógico, em que a compreensão e fundamentos de uma técnica segue o percurso da descoberta e evolução, até surgir na sua forma final, própria para a utilização prática.

Como dizia, a Introdução à *História dos Descobrimentos Portugueses* é o esqueleto da ideia de Luís de Albuquerque sobre a expansão dos séculos XV e XVI e todos os trabalhos que produziu depois poderiam encontrar aqui o seu espaço, com maior ou menor detalhe e profundidade.

Em 1963 publicou o *Livro de Marinharia de André Pires* e em 1965 os *Guias Náuticos de Munique e Évora*. Enceta com eles um projecto que considerava fundamental para a História Náutica Portuguesa, de levar até ao grande público, de forma comentada e com explicações claras, os documentos que serviram de base à prática da pilotagem profissional.

Os *Guias Náuticos* já tinham sido publicados por Joaquim Bensaúde, mas entendia Albuquerque que na forma escolhida só seriam acessíveis a um público muito especializado e conhecedor da náutica, mantendo essa disciplina num âmbito demasiado restrito, para algo que fora a base do sucesso das navegações quinhentistas. Para além disso, parecia-lhe fundamental classificar esta documentação segundo as suas características, porque elas estavam relacionadas com as funções e a utilização que tiveram no seu tempo. A ele se deve a consolidação das expressões *Livro de Marinharia e Guia Náutico*, caracteri-

zando dois modelos específicos de documentos, que corresponderam a duas fases e a duas formas de utilização pelos pilotos e homens do mar do século XVI.

As expressões já tinham sido utilizadas e a designação de Livro de Marinharia tivera um primeiro precedente na publicação, em 1903, do *Livro de Marinharia de João de Lisboa*. A escolha, contudo, devia-se a uma designação retirada do próprio documento, sem uma caracterização definida. Mais tarde, Fontoura da Costa publicara o *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, fazendo a mesma escolha, sem explicações². Coube a Luís de Albuquerque definir este género documental e separá-lo do que chamou de Guia Náutico, fazendo-o de uma forma mais sistemática nas publicações do *Livro de André Pires* e nos *Guias Náuticos de Munique e Évora*.

Segundo ele, os *Guias Náuticos*, que surgem no princípio do século XVI, apesar dos sinais de que já existiriam no século XV, são documentos profissionais, com um conjunto de regras destinadas ao uso pelos pilotos, no exercício da condução dos navios ao seu destino e em segurança. Deviam conter um pequeno resumo do Tratado da Esfera (para uma melhor compreensão do movimento dos astros utilizados na navegação), os regimentos aplicáveis à navegação astronómica (regimento do norte, do sol e de outras estrelas), tábuas de declinação do sol, regimento das horas nocturnas, regimento das léguas, regras de pilotagem e regras para as efemérides da lua e cálculo das festas móveis. Os *Livros de Marinharia*, para além de todas as indicações contidas nos *Guias Náuticos*, deviam conter, também, alguns roteiros e até a transcrição de diários náuticos de viagens anteriores.

Fez notar ainda que os *Guias Náuticos* da primeira fase da Expansão – nomeadamente os de Munique e Évora que estudara – chegaram até nós na forma impressa, pressupondo uma divulgação sistemática, promovida institucionalmente. Os Livros de Marinharia, por outro lado, existiam apenas na forma manuscrita, reunidos de forma menos sistemática, de acordo com o seu utilizador. Entendia Albuquerque que os *Guias* tinham merecido a atenção do poder na primeira fase da Expansão, mas tinham desaparecido, substituídos pelos *Livros de Marinharia*, que escaparam ao controlo institucional e proliferaram até ao final do século XVI. Deram lugar, nessa altura, a livros preparados pelo cosmógrafo-mor, contendo toda a informação dos Livros de Marinharia, mas apresentada de uma forma sistemática. O primeiro caso deste novo tipo de documento é o *Regimento Náutico* de João Baptista Lavanha, publicado em 1595, mas os cosmógrafos seguintes publicaram textos semelhantes, nos séculos XVII e XVIII.

Albuquerque localizou e publicou quatro Livros de Marinharia (André Pires (1963), Manuel Álvares (1969), Gaspar Moreira e Pêro Vaz Fragoso (1977)), que se juntaram aos três já existentes no seu tempo (ss. João de Lisboa, Francisco Rodrigues e Bernardo Fernandes). Identificou ainda um 8º Livro de Marinharia na Real Academia de la Historia de Madrid, que não conseguiu publicar, mas que estudou de forma breve produzindo

² Tratou-se de uma das muitas edições que promovera no último ano da sua vida, já doente e com a ansiedade de quem sabia escasso o seu tempo.

uma comunicação cujo texto consta dos seus *Estudos de História*. Hoje conhecemos nove Livros de Marinharia, depois da publicação, em 2009, do *Manuscrito de Praga*.

A divulgação de fontes da História da Náutica foi uma das tarefas a que se dedicou Luís de Albuquerque e, quando não conseguiu publicá-las, não deixou de as identificar e de chamar a atenção para a sua importância, através dos múltiplos artigos e trabalhos que publicou até ao final da sua vida. Uma das recomendações que fazia de forma persistente, tinha a ver com a necessidade de reunir, estudar e publicar a roteirística portuguesa, que considerava como um dos legados mais notáveis que o país tinha deixado à navegação internacional. É um trabalho em aberto.

No final desta profícua década de sessenta, organizou ainda um conjunto de lições que integraram um curso de História da Náutica, ministrado do Brasil, a convite do Almirante Max Justo Guedes. Esta iniciativa correspondia a um momento em que Luís de Albuquerque, não só dominava os conhecimentos possíveis sobre a técnica náutica quinhentista, como tinha conseguido organizá-los de forma sistemática e com explicações claras, tão simples quanto era possível numa matéria técnica difícil.

O objectivo era a sua percepção por parte de um público alargado, que fosse além dos habituais especialistas, que emergiam normalmente no meio dos oficiais de Marinha e dos matemáticos, ou com formação sólida nesta matéria. As suas lições eram fascinantes – diz quem as ouviu – e quando lhe diziam que deveria escrever um grande manual de História da Náutica, respondia que escrevera tudo o que sabe na colaboração que dera à *História da Cartografia Portuguesa*, coordenada por Armando Cortesão e publicada em 1970. Efectivamente este é o seu mais completo texto sobre esta temática, ocupando mais de metade do monumental segundo volume da obra, com espelho posterior nas edições (em português e inglês) de *Navegação Astronómica e de Instrumentos de Navegação*, efectuadas no âmbito da Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, em 1988.

Não ficaria completa esta minha apresentação – que não pretende ser exaustiva – se não falasse de um outro trabalho do nosso homenageado, que julgo ter sido um dos que mais atenção e empenho lhe mereceu. Trata-se da publicação das Obras Completas de D. João de Castro, efectuada com a colaboração de Armando Cortesão e publicadas pela Academia Internacional da Cultura Portuguesa, entre 1968 e 1981.

D. João de Castro foi para Luís de Albuquerque o paradigma do personagem novo que agarra as hipóteses teóricas lançadas pelos eruditos e leva a cabo um processo experimental criterioso e crítico, que avalia as hipóteses e busca soluções. É disso exemplo a forma como usou os instrumentos concebidos por Pedro Nunes, em Lisboa, ao longo das suas viagens de Lisboa a Goa, de Goa a Diu e no Mar Vermelho. Albuquerque analisa cada uma dessas experiências, explicando os seus fundamentos teóricos, mas dando um especial realce ao procedimento protocientífico de D. João de Castro. A Obra foi planeada inicialmente para três volumes, com os roteiros nos dois primeiros, e com um terceiro de cartas e outros documentos, a que devia acrescentar-se estudos e comentários.

Acabou por decidir-se pela elaboração de um quarto volume, dando à obra uma dimensão monumental que hoje podemos consultar e apreciar.

Deixou-nos subitamente, em 1992, terminando abruptamente um trabalho monumental sobre uma temática tão cara aos portugueses. A náutica, ou a ciência náutica que serviu de fundamento a técnica dos pilotos quinhentistas, uma técnica que lhes permitiu chegar a todo o mundo. A História da Náutica ficou assim órfã de um dos seus mais distintos artífices. Deixou uma escola, uma escola de rigor metodológico e interpretativo, sem concessões a paixões de menor racionalidade científica. Às vezes sem “papas na língua” ou rodeios, o que lhe veio a granjear inimigos que nem sempre tiveram a sua elevação de linguagem.

HOMENAGEM AO PROFESSOR LUÍS DE ALBUQUERQUE,
POR OCASIÃO DOS 100 ANOS DO SEU NASCIMENTO

LUÍS DE ALBUQUERQUE – MATEMÁTICO E PROFESSOR

Comunicação apresentada pela Prof. Doutora
Maria de Nazaré Mendes Lopes, em 6 de março

Introdução

Ter o privilégio e a honra de participar numa Sessão de Homenagem a Luís de Albuquerque, por ocasião do Centenário do seu nascimento, revestiu-se de um misto de sentimentos de felicidade, gratidão e enorme responsabilidade. Falar de Luís de Albuquerque é falar de um Mestre insigne das Ciências e das Humanidades, com obra de vulto nacional e internacionalmente reconhecida, em suma, de um Homem da Cultura de Portugal e do Mundo.

No convite que me dirigiu pessoalmente, sugeriu o Professor Francisco Contente Domingues que me concentrasse em Luís de Albuquerque e sua dimensão Coimbrã enquanto personalidade notável da Cidade e da Universidade.

Aceite o desafio, procurei nas múltiplas descrições biobibliográficas do Mestre o fio que me levasse a essa dimensão coimbrã, e logo fui confrontada com as seguintes questões: haverá uma dimensão coimbrã de Luís de Albuquerque? Qual? Quando e como se desenvolveu?

- Na criança que, nas vindas a Santa Clara, se surpreendia e desafiava a curiosidade e o espírito com as experiências “excêntricas ou extraordinárias para a época” de seu padrinho Teles de Menezes?
- No jovem estudante do Liceu José Falcão, ou no estudante da Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra preparando-se para o acesso ao Curso de Engenharia da Academia Militar?
- No Professor daquela Faculdade de Ciências e do seu Departamento de Matemática onde lecionou, com a mais elogiada clareza, enorme rigor e atualidade, disciplinas de quase todas as áreas de conhecimento ministradas nesta Escola: Desenho, Astronomia, Cálculo de Probabilidades, Cartografia, disciplinas propedêuticas de Álgebra e Análise, Geometria Superior, Análise Funcional, Teoria de Galois, História da Matemática, e quantas mais, ...?
- No Matemático, investigador, precursor da Escola de Álgebra Linear, iniciada em Coimbra e alargada ao país?
- No investigador de prestígio nacional e internacional de História da Náutica, dos Descobrimentos e da Cartografia, cujo franco desenvolvimento que conheceu em Coimbra em meados do século XX se deveu muito, nas palavras de Armando Corte-

são, à assombrosa actividade intelectual deste homem excepcional? A Direção e desenvolvimento científico do Centro de Estudos de Cartografia Antiga, desde o falecimento de Cortesão em 1976 até à sua própria partida, são, a este nível, exemplares.

- No Humanista, Homem de intervenção cultural, social e cívica com, entre outras, a contribuição notável que deu à renovação e continuidade da revista coimbrã *Vértice* para qual, enquanto seu Secretário, chegou a redigir números inteiros?
- No gestor académico que, entre outros desempenhos administrativos, foi Vice-Reitor e Diretor da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, tarefas que acrescentou às múltiplas em que estava envolvido não deixando de lhes inculcar uma marca pessoal e inovadora? Neste domínio é bem conhecido o papel fundamental que a sua Direção teve na renovação funcional e no enriquecimento patrimonial da referida Biblioteca Geral.
- No político, enquanto Governador Civil desta cidade? Foi-o numa época de esperança e agitação, que soube enfrentar com o seu carácter generoso e conciliador e com a tão reconhecida inteligência e verticalidade na abordagem e resolução dos problemas.
- E em tantos outros aspetos!...

Concluí assim que não há uma dimensão coimbrã de Albuquerque! Há sim, um Homem multidimensional, eclético, multi e interdisciplinar, cujas várias dimensões atravessaram o País e, nalguns casos, o Mundo.



Coimbra foi apenas um dos locais, em geral aquele em que quase todas essas dimensões surgiram e se revelaram, centrando-se no Departamento de Matemática as principais direções da sua atividade de Investigador e Professor.

Situemo-nos em março de 1987, última aula de Luís de Albuquerque no Departamento de Matemática: a sala 17 de abril enche-se para ouvir o Professor falar de Matemática; disse-nos que ia falar de Equações Diferenciais, um dos temas da primeira disciplina de matemática que lecionou naquela Escola. Luís de Albuquerque despedia-se assim da

sua vida ativa com Matemática: a muita que estudou, que investigou e que ensinou e também aquela que levou outros a estudar e a descobrir.

Falar-vos assim de **Luís de Albuquerque – Matemático, Professor e Investigador**, será o meu humilde tributo a esta **notável, e certamente amada, dimensão do Mestre**.

Matemático – Professor e Investigador

Conheci pessoalmente o Doutor Luís de Albuquerque já licenciada e quase por um acaso do destino, mas fui de imediato confrontada com um ser humano surpreendente, altruísta, pronto a oferecer a sua ajuda, enfim um Homem Bom!

Fui depois sua assistente, logo no meu primeiro ano de Assistente Eventual, na disciplina de Análise Infinitesimal I do 1º ano da Licenciatura em Matemática, e encontrei o Professor atento, atual, rigoroso, próximo dos seus alunos, famoso por encher as salas e os anfiteatros onde as suas aulas decorriam, graças ao seu enorme talento pedagógico e clareza de exposição. Em *Luís de Albuquerque, Testemunhos*, [12], encontramos múltiplas expressões desta realidade, entre as quais se salientam, “*Fui aluno do Professor Luís de Albuquerque nas disciplinas de Desenho e Cálculo Infinitesimal. Foi um Mestre que transmitiu aos seus alunos, sempre com muita clareza, o culto pelo rigor e pela exigência, próprios de quem ensina bem Matemática, acompanhados de uma espontânea e natural simpatia...*” de C. F. Quaresma ou, segundo Carlos Sá Furtado, “... *Não só nos ensinava concordâncias, desenho de cónicas, etc., etc., como, ainda e sobretudo, abria as mentes dos jovens às questões e interrogações daqueles tempos e de todos os tempos.*”

Não tendo tido o privilégio de ser sua aluna, ouvi pela primeira vez falar de Luís de Albuquerque no longínquo ano letivo de 1972/1973 através de um texto muito conhecido dos estudantes da época, o célebre livro de *Elementos de Geometria Descritiva e Geometria Projectiva*, [2], publicado pela Almedina, que tinha a magia de ajudar a concluir com êxito a disciplina de Geometria Projectiva do 1º ano (1º semestre) da, nessa época, Licenciatura de Matemática da Universidade de Coimbra. A clareza e lógica de raciocínio estavam tão intrinsecamente presentes no texto que os jovens estudantes, ainda a darem os primeiros passos no mundo da universidade, entravam no seu conteúdo com natural facilidade.

Luís de Albuquerque inicia a sua carreira como assistente de Matemática da Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra no ano letivo de 1940/1941 tendo desde logo assegurado várias e diversificadas disciplinas das áreas da Matemática e do Desenho. No entanto, nas palavras de José Joaquim Dionísio, [5], e de Graciano de Oliveira, [9], desde cedo se terá consciencializado do atraso em que a Matemática vivia relativamente ao movimento matemático internacional, quer a nível da investigação (quase inexistente) quer dos currículos dos cursos da Licenciatura em Matemática de estrutura muito antiquada para a época.

Luís de Albuquerque procura de imediato atuar no sentido de colmatar tal atraso juntando-se, em particular, àqueles que à época tinham a mesma preocupação. Um dos seus primeiros trabalhos, que vai ao encontro do desenvolvimento atualizado do conhecimento matemático, data de 1943 e é dedicado ao “conceito de potência de conjunto”, apoiando-se em bibliografia de elevada qualidade como, entre outra, as obras dos matemáticos célebres Borel “*Leçons sur la théorie des fonctions*”, 1898, e Sierpinsky “*Leçons sur les nombres transfinis*”, 1928.

Esta preocupação é uma constante nas disciplinas que teve sob a sua responsabilidade, sendo comum, aos múltiplos testemunhos que foram sendo produzidos sobre Luís de Albuquerque, a referência à atualização dos programas dessas disciplinas.

A consciencialização do estado das coisas e a luta no sentido da sua alteração terão contribuído para as muitas dificuldades que Albuquerque viveu neste período, as quais tiveram implicação direta no seu doutoramento e no afastamento da lecionação de disciplinas da área da Matemática entre 1947 e 1958. Neste período assegura disciplinas de Desenho, após aprovação num concurso para um lugar de Professor de Desenho da Faculdade de Ciências, com um interregno no 2º semestre de 1956/1957 em que o Conselho da Faculdade lhe atribui a cadeira de Astronomia. E, terá estudado muito!...

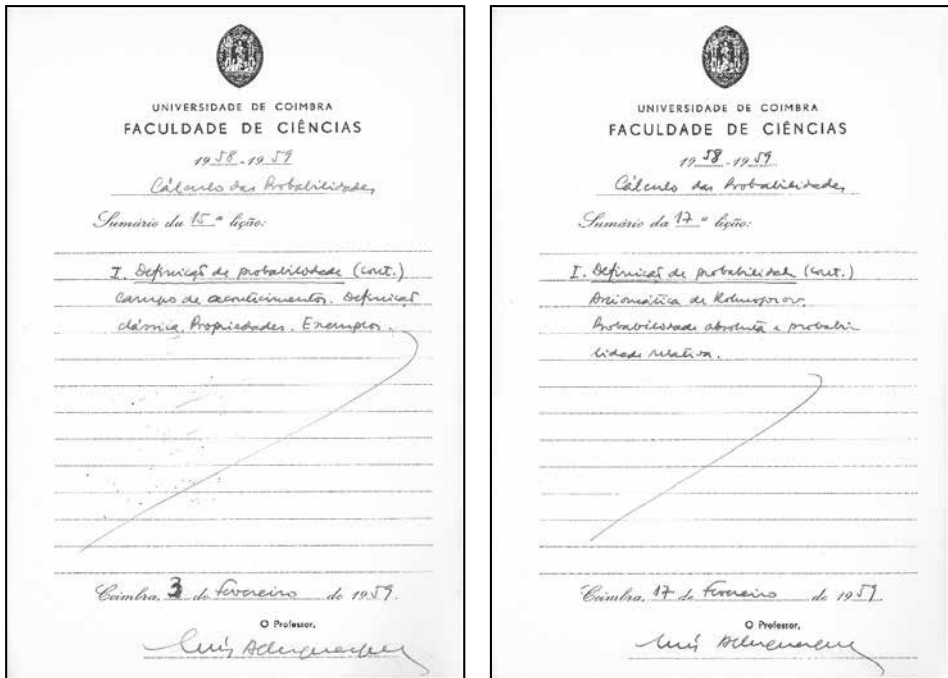
Em 1958/1959 é atribuída a Luís de Albuquerque a lecionação da disciplina anual de Cálculo das Probabilidades, ao que tudo indica, a primeira disciplina de importância que lhe é entregue. Luís de Albuquerque faz nesta disciplina uma verdadeira revolução, introduzindo um programa inovador e praticamente original no país à época.

Conhecedor da descoberta notável do matemático russo Andrei Kolmogorov, que em 1933 formaliza com elevado rigor matemático a Teoria das Probabilidades ao perceber que esta não é mais que uma subárea da grande área de Matemática, Teoria da Medida, inicia o programa daquela disciplina com um capítulo sobre Medida.

O programa detalhado, que tive oportunidade de consultar no Livro de Sumários da disciplina, é o esqueleto de um programa que com as naturais alterações, relativas essencialmente à nomenclatura ou às aplicações, poderia ser um programa dos dias de hoje. Por exemplo, a discussão, espelhada nos sumários, com vista à definição axiomática de Kolmogorov, tal qual hoje é feita, é tão surpreendente quanto inovadora. As imagens de alguns sumários, que a seguir se apresentam, revelam alguns dos temas dessa discussão.

No mesmo ano, Luís de Albuquerque publica um texto na Gazeta da Matemática intitulado *Notas sobre fundamentos do Cálculo das Probabilidades*, [1], onde fica completamente a claro a atualidade, qualidade e rigor do seu estudo.

O conhecimento, ainda hoje atualizado, de Luís de Albuquerque está espelhado no parágrafo inicial daquele artigo (e cito): *Para uma análise, sumária embora, dos fundamentos do Cálculo das Probabilidades é necessário prestar atenção pelo menos a dois problemas, qualquer deles de extraordinário interesse para se avaliar da actual posição deste capítulo da Matemática. Em primeiro lugar, a exposição dos seus fundamentos históricos, o que permitirá acompanhar a evolução que o trouxe do seu domínio inicial, extremamente restricto, aos*



vastíssimos campos a que hoje se aplica; depois importa fazer a análise dos fundamentos matemáticos a partir dos quais presentemente se estrutura a Teoria das Probabilidades, tornando-a apta, com o carácter de generalidade de que assim se reveste, a intervir com êxito nesses vários domínios de aplicação.

Só alguém com grande domínio matemático e um estudo investigativo regular e atualizado poderia ter apresentado um curso deste nível de atualização e conhecimento em 1958/1959, cuja bibliografia inclui textos, ainda hoje fundamentais e basilares, como *Foundations of Theory of Probability* de Kolmogorov (1950), *Measure Theory* de Halmos (1950), ou *Probability Theory (Foundations. Random Sequences)* de Loève (1955). Mais, tal curso pode considerar-se um oásis no Ensino das Probabilidades, quer em Coimbra quer em Portugal naquela época. Em Coimbra, só nos anos 70 as Probabilidades voltam a conhecer a estrutura e fundamentação originalmente introduzida por Kolmogorov.

Este ano letivo de 1958/1959 é ainda o ano em que presta Provas de Doutoramento, mediante a apresentação de uma tese intitulada “*Sobre a Teoria da Aproximação Funcional*”, tendo obtido a alta classificação de 19 valores.

Foi, de facto, um ano de charneira para o Matemático Luís de Albuquerque. Segundo Graciano de Oliveira, *só depois de 1959 a Faculdade passou a usar os seus talentos matemáticos!*

No ano letivo seguinte parte para a Universidade de Göttingen (Institute for Mathematical Stochastics) para, no grupo de Konrad Jacob, *aprofundar os seus conhecimentos no domínio das Probabilidades e dos Processos Estocásticos*, área de grande tradição

em Göttingen e onde pontificaram nomes como Gauss (1777-1855), Klein (1849-1825) e Berttsein (1878-1956).

O ambiente matemático em Göttingen não tinha na altura nada a ver com o brilhantismo de outrora, sendo a decadência por que estava a passar um dos lamentos de Albuquerque (para além de Konrad Jacob, apenas Kurt Reidemeister da área da Topologia se distinguiu no campo da Matemática).

São excertos, divulgados por Dionísio, [5], de cartas que recebeu de Albuquerque naquele período, que dão luz ao trabalho matemático desenvolvido por este em Göttingen, podendo conjecturar-se que foi o estudo dos métodos estocásticos e, muito especialmente, das cadeias de Markov (cuja transição é caracterizada por matrizes estocásticas) que o leva ao estudo que futuramente desenvolverá sobre *Matrizes não Negativas/Matrizes Estocásticas*, e até ao carácter precursor que teve na formação de uma Escola portuguesa de matrizes e álgebra linear. O próprio Luís de Albuquerque cita, como obra de grande interesse ligada às matrizes não negativas e às estocásticas, a monografia *Recherches sur les chaînes de Markov* de V.I. Romanovsky (1879-1954), conhecido probabilista e estatístico russo que realizou doutoramento sob a supervisão de Markov. Desses excertos permito-me citar aqui “*O meu plano de trabalhos está, portanto, traçado: estudar na verdade os métodos estocásticos, acompanhando o que diz o Jacob mas sem abandonar o objectivo mais directo que eu perseguia e, paralelamente, pois o assunto tem relações muito íntimas com aquele trabalho, ir juntando o que possa sobre matrizes positivas (ou, melhor dizendo, não negativas)*”.

Ou, “*já comecei, no entanto, no estudo das propriedades espectrais das matrizes de elementos não negativos, seguindo o Gantmacher*” (Felix Gantmacher (1908-1964), notável matemático russo autor de uma obra monumental de *Teoria das Matrizes*).

No seguimento deste estudo desenvolveu uma monografia intitulada *Matrizes de elementos não negativos. Matrizes Estocásticas*, que apresentou em 1963 no concurso para Professor Extraordinário e que é considerada pelos especialistas uma obra de elevada qualidade, atualidade e rigor. Segundo Graciano de Oliveira, [9], aquando da referência que faz a Luís de Albuquerque como precursor da Escola de Álgebra Linear Portuguesa, este é *um dos primeiros trabalhos monográficos sobre o assunto, o qual teria tido uma enorme repercussão se tivesse sido escrita em inglês* (ou, atendendo à época, mesmo em francês).

Chegado de Göttingen no ano letivo de 1960/1961 é-lhe atribuída não, como seria expectável, a regência da disciplina de Cálculo da Probabilidades, mas a de Álgebra. Nesta disciplina vem de novo à tona a preocupação e a vontade de Albuquerque de trazer a Coimbra matérias atualizadas, infelizmente ainda pouco conhecidas no país mas, nalguns casos, já usuais no Ensino das Grandes Universidades.

A disciplina que leciona, incluindo Teoria de Grupos e Teoria de Espaços Vetoriais, é agora enquanto disciplina de Álgebra mais uma inovação no curriculum das disciplinas da Licenciatura em Matemática.

Mas a contribuição de Albuquerque na Álgebra vai muito para além do seu ensino!

Luís de Albuquerque, tendo seguramente em mente o desenvolvimento moderno de uma área científica, em particular, com a dinamização da sua investigação, promove programas regulares de seminários, o que na altura era quase inexistente.

Nas palavras de Graciano de Oliveira, [9], *Luís de Albuquerque foi a esse nível incansável, sempre pronto a estimular e apoiar todos aqueles, especialmente os jovens, sobre quem intuía gosto e interesse pela Matemática, sendo o próprio sem dúvida o principal exemplo*. É a já referida monografia de Albuquerque sobre Matrizes não negativas que o leva a conhecer o seu primeiro problema de investigação em Álgebra Linear, um dos problemas de Suleimanova, designadamente encontrar uma condição necessária e suficiente para que n números sejam os valores próprios de uma matriz estocástica de ordem n .

Estes estudos, sugeridos por Albuquerque, são o ponto de partida para o trabalho de investigação nesta área de Graciano de Oliveira, que se vem mais tarde a doutorar com uma tese sobre *Matrizes Estocásticas e Duplamente Estocásticas* a qual inclui vários resultados sobre os problemas de Suleimanova.

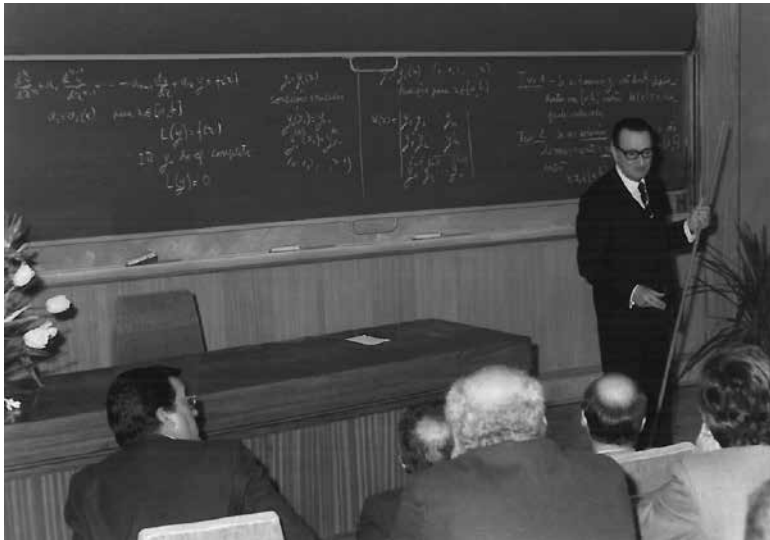
Graciano de Oliveira, considerado justamente por muitos o fundador da Escola Portuguesa de Álgebra Linear (pelo que criou na área e pela contribuição ativa que teve na dinamização e orientação de jovens nos seus domínios), diz a esse propósito em IMAGE 2 (1989), [7]: *I feel that the real founder was in fact Professor L. de Albuquerque inasmuch as without him there would had been no school of Linear Algebra in Portugal*.

O raciocínio e sólido conhecimento matemático que detinha terão contribuído seguramente para o carácter rigoroso e objetivo da investigação original e minuciosa que, paralelamente com a atividade matemática e não só, foi desenvolvendo na História da Náutica e dos Descobrimentos onde se tornou uma das maiores referências nacionais e internacionais.

Regressemos a março de 1987 e à sua última lição no Departamento de Matemática. Luís de Albuquerque escolhe falar-nos de Equações Diferenciais.

Não o faz seguramente por acaso: diz-nos que tal tema fez parte do programa da primeira disciplina que naquela Escola lecionou. Acreditamos que estiveram ainda subjacentes razões refletoras da vida científica de Luís de Albuquerque.

O estudo das equações diferenciais é a primeira experiência verdadeiramente multidisciplinar e interdisciplinar com que os alunos de matemática são confrontados; nele se interligam conhecimentos de álgebra, análise, geometria e métodos numéricos. A capacidade que detêm de modelar matematicamente muitos problemas da vida real, possibilitam uma incursão por várias áreas do conhecimento quer no âmbito das ciências exatas quer nas ciências sociais e humanas. Por exemplo, as equações diferenciais permitem explicar cuidadosamente todos os detalhes que caracterizam os movimentos dos planetas e dos cometas, bem como o fluxo das marés e outros fenómenos relacionados com a gravidade. A navegação marítima, concretamente o estudo de trajetórias, da correção da



rota de um navio em função dos obstáculos ou de forças naturais, como ventos e marés, pode também ser descrita com o recurso às equações diferenciais.

Acreditamos assim que este carácter universal e interdisciplinar das Equações Diferenciais e sua especial ligação a questões da Náutica foram também razões relevantes para a escolha da sua última lição.

Foi este Homem, de um **ecletismo multidimensional, que integrou e enriqueceu a vida do Departamento de Matemática por mais de 40 anos!**

Aí ensinou, investigou, fez Ciência, desenvolvendo e revolucionando a História da Náutica, mas também contribuindo para o novo e atualizado movimento matemático que, sobretudo a partir dos anos sessenta, começou a acontecer em Coimbra e em Portugal.

Nas múltiplas dimensões de Luís de Albuquerque transpareceu sempre um **Homem Moderno**, moderno ontem, como seria hoje ou teria sido num passado longínquo. Como *Adriano*, nas palavras de Marguerite Yourcenar, *faz parte daqueles que parecem ter possuído verdadeiramente as características mais essenciais dos viajantes de todos os tempos.*

Termino recordando a imagem de **homem simples que retenho de Luís de Albuquerque**, cuja grandeza intelectual tanto honra o Departamento de Matemática e a Universidade de Coimbra.

Viveu intensamente, mas naturalmente, nas suas próprias palavras *como quem respira*. Passou pela vida sem negativa vaidade, nem prepotência ou arrogância, antes com a simplicidade que, como disse Henry Wadsworth Longfellow, *caracteriza a suprema excelência*¹.

¹ *In character, in manner, in style, in all things, the supreme excellence is simplicity.* (H. W. Longfellow)

Bibliografia

- [1] Albuquerque, L. de (1959) Notas sobre os fundamentos de Cálculo das Probabilidades, *Gazeta de Matemática*, 74-75, pp. 26-34.
- [2] Albuquerque, L. de (1969) *Elementos de Geometria Descritiva e Geometria Projectiva*, Livraria Almedina.
- [3] Bebiano, N. (1998) The Development of Linear Algebra in Portugal, *IMAGE - The Bulletin of the International Linear Algebra Society*, 21, pp. 3-6.
- [4] Contente Domingues, F. (1998) Biobibliografia de Luís de Albuquerque, *Luís de Albuquerque, Historiador e Matemático*, Chaves Ferreira – Publicações, SA, pp. 11-94.
- [5] Dionísio, J.J. (1998) Luís de Albuquerque Professor e Cientista, *Luís de Albuquerque, Historiador e Matemático*, Chaves Ferreira – Publicações, SA, pp. 126 -128.
- [6] Marques de Sá, E., Vitória, J. (1994) Prefácio, *Estudos de Matemática, em Homenagem a Luís de Albuquerque*, Departamento de Matemática, FCTUC.
- [7] Oliveira, G. de (1989) The Development of Linear Algebra in Portugal, *IMAGE-The Bulletin of the International Linear Algebra Society* 2, pp. 3-6. With a correction in *IMAGE* 3, pp. 5-6.
- [8] Oliveira, G. de (1993) Luís de Albuquerque, Matemático, *Luís de Albuquerque, o Homem e a Obra*, Câmara Municipal da Figueira da Foz, Serviços Culturais, pp. 143-149.
- [9] Oliveira, G. de (1998) A Obra Matemática do Professor Luís de Albuquerque, *Luís de Albuquerque, Historiador e Matemático*, Chaves Ferreira – Publicações, SA, pp. 126 -128.
- e, em geral, todos os artigos presentes em
- [10] *Luís de Albuquerque, o Homem e a Obra* (1993) Câmara Municipal da Figueira da Foz, Serviços Culturais.
- [11] *Luís de Albuquerque, Historiador e Matemático – Homenagem de Amizade a um Homem de Ciência* (1998) Chaves Ferreira – Publicações, SA.
- [12] *Luís de Albuquerque - Testemunhos* (2007) Ordem dos Engenheiros - Região Centro.

Agradecimentos:

Exprimo a minha viva gratidão ao Professor Francisco Contente Domingues e à Academia de Marinha pelo convite que me dirigiram e com que muito me honraram.

Um agradecimento também especial ao Professor José Vitória pela bibliografia que me sugeriu e pela ajuda que me deu na recolha de outra, e ainda à Colega Fátima Leite que recordou comigo a última lição do Professor Luís de Albuquerque.

A MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA SOB O OLHAR DE UM OFICIAL DA RESERVA NAVAL

Comunicação apresentada pelo académico
José Pires de Lima, em 7 de março

Uma explicação prévia

A 7 de Março de 2017, correspondendo a uma sugestão da Academia de Marinha, apresentei perante um auditório praticamente completo e que muito me honrou pelo que representou de consideração pelo orador, um tema que desde logo, pelas questões que me foram levantadas nas semanas que antecederam a data referida, suscitara algumas dúvidas quanto à matéria que me propunha abordar.

Poder-se-ia pensar com quase oito anos de serviço efectivo na Armada, como oficial da Reserva Naval, conhecidos que eram alguns episódios da década de sessenta do século XX, em que me vira envolvido, sobretudo em Angola no comando de uma LFP operacional no rio Zaire, que iria fazer referência a casos em que mostrei a minha discordância com os comandos directos dessa época, não estando muito longe de vir a ser afastado do comando do navio, embora nunca o viesse a ser por questões de indisciplina ou ausência do respeito devido às hierarquias.

Foram situações que embora fora da normalidade rotineira, certamente poucos oficiais se livrariam delas quando o tempo de serviço é longo e no percurso vão ter de colaborar com superiores cujas visões humanas e de serviço nem sempre se adaptam às qualidades (e defeitos) de subordinados como eu.

Gorei certamente as expectativas de alguns, que embora bem intencionados, pensariam que iria dar um rumo crítico à forma de olhar para a Marinha de Guerra Portuguesa.

Não foi, no entanto, o guião que desde a primeira hora do convite da Academia imaginei sequer vir a abordar. Recordações fantásticas e ensinamentos recebidos quer de oficiais, de sargentos e até de muitas praças não se esgotam em pouco mais de hora e meia, e muito ficou por contar bem mais importante do que o relato de episódios menores, relegados para segundo plano da minha vida de marinheiro.

A minha intervenção

Trazer para o presente a memória de todos os oficiais, sargentos e praças da Marinha de Guerra Portuguesa, que foram e são referência da Reserva Naval

Esta frase apresentada no início da minha intervenção resume, no essencial, o tema central da abordagem aos episódios que de uma forma mais ou menos desgarrada fui expondo à digníssima assistência.

O tema musical recriado do toque do “Silêncio”, numa interpretação perfeita de um solo de trompete, foi a homenagem aos marinheiros que ao longo de várias décadas ajudaram a formar os jovens oficiais da Reserva Naval na sua passagem, mais ou menos longa, pelas Unidades da Marinha de Guerra.

A reacção manifestada no final por muitos dos assistentes, considerando o começo da apresentação como algo de inédito, para alguns mais sensíveis declarando-se inclusivamente tocados por alguma comoção, provou o acerto da minha escolha em “trazer para o presente a memória dos marinheiros que foram e são referência da Reserva Naval”

A partir daqui fui descrevendo, como se impunha, as diligências e contactos entre a Marinha e o Ministério, à época designado por Ministério da Guerra, as sugestões e entraves que foram impeditivos para que a incorporação dos milicianos no serviço militar obrigatório fosse alargado também à Marinha a partir de 1944., culminando finalmente em 1957 com a definitiva regulamentação que permitiu essa mobilização.

Referindo de forma mais ou menos ligeira a história dos primeiros Cursos Especiais de Oficiais da Reserva Naval, foi dado relevo ao nível alcançado pelo 1.º Curso, desde logo merecendo o crédito necessário para garantir o acerto da decisão da incorporação na Marinha dos cadetes milicianos.

Episódios do 2.º Curso, em que um aspirante RN foi condecorado com a Medalha de Socorros a Náufragos pelo salvamento de um operário do Arsenal do Alfeite, a mobilização dos oficiais do 3.º Curso para Angola e Guiné como comandantes de Unidades Operacionais, as Lanchas LFP da classe “Bellatrix” e as condecorações de Mérito Militar atribuídas no final dessas comissões, a mobilização dos primeiros Fuzileiros Navais do 4.º Curso integrando as Companhias nºs 1 e 2 de Fuzileiros e as primeiras Cruzes de Guerra concedidas a oficiais fuzileiros do 5.º Curso, foram dados relatados atestando o comportamento e a aceitação da Marinha de Guerra pela Classe da Reserva Naval desde a primeira hora.

A Marinha de Guerra sob o olhar de um oficial da Reserva Naval teria forçosamente de dar relevo ao meu relacionamento com os marinheiros – oficiais, sargentos e praças – que fizeram parte das mesmas guarnições e unidades onde prestei serviço. Anteriormente referira o papel determinante assumido pelo primeiro Director de Instrução dos cursos da Reserva Naval, o comandante Artur Manuel Coral Costa e a sua responsabilidade na

escolha e coordenação da equipa de oficiais escolhidos para a elaboração das disciplinas a ministrar aos cadetes RN.

A minha intervenção teve apenas apoio de ligeiras anotações, de projecção de algumas fotos e em momento algum me servi de longos textos previamente escritos. Desta forma, nesta “Memória”, registarei somente acontecimentos que considere relevantes para serem prova da fundamental importância que, repito, tiveram na formação dos jovens oficiais RN os oficiais, sargentos e praças dos Quadros Permanentes da Marinha de Guerra Portuguesa.

A sucessão de episódios relatados inserem-se no mesmo conceito pelos ensinamentos recebidos, prestando-se neste relato homenagem devida a uma guarnição envolvida num grave acidente ocorrido no rio Zaire quando eu exercia, em Novembro de 1963, o comando de uma LFP, o NRP “Fomalhaut”.

Transcrevo aqui esse episódio, já apresentado em diversas publicações, dispensando-me de ir ao encontro de nova redacção embora o acontecimento tenha sido descrito não por leitura de texto mas por recurso à memória.

“Quem conheceu o rio Zaire e nele navegou desde Santo António, na Foz, até Nóqui na fronteira com o Congo, mantém certamente a recordação fantástica desse cenário de actividade da Marinha, nas muilas, no canal internacional, entre as inúmeras ilhas, ou nas áreas à guarda e vigilância dos postos fixos guarnecidos pelos fuzileiros.

Era o ano de 1963. Novembro, um mês de intenso calor, de noites que convidavam a longas conversas no convés do navio, em total ocultação de luzes, fundeado longe das margens para fugir à praga dos mosquitos.

Na “Fomalhaut”, como aliás na “Rigel”, na “Pollux”, na “Espiga” ou na “Régulus”, que nessa data constituíam parte da Esquadrilha de Lanchas do Zaire, (lanchas da classe Bellatrix, a maior classe de navios da Marinha de Guerra com 13 unidades) cultivava-se o gosto nocturno pela contemplação do céu estrelado e pelo “ouvir” do silêncio profundo, convite à nostalgia e às lembranças longínquas e íntimas de cada um.

Foi assim na noite de 5 de Novembro de 1963, interrompida pela largada e chegada dos botes em patrulha, emboscados ou à deriva rio abaixo.

Um a um, os membros da guarnição e o pessoal fuzileiro embarcado para as missões de patrulhamento foram-se recolhendo aos beliches, ficando apenas o vigia e quem com ele partilhava mais algum tempo.

Uma noite, como tantas outras.

Na manhã seguinte, enquanto o pessoal se ocupava nos serviços determinados e o comandante ultimava o relatório da véspera no Diário Náutico, antecedendo o levantar ferro para novo dia de missão, uma tremenda explosão abalou o navio, originando as mais diversas reacções de quantos se encontravam a bordo.

Nada mais natural, num espaço limitado a 20 metros de comprimento, no meio de um rio onde a corrente ultrapassava os 10 nós e com a companhia dos crocodilos como fauna mais simpática.

Sem conhecimento das causas da explosão, de imediato apenas a constatação de que o tejadilho da lancha tinha sido arrancado das suas fixações e que, vindo da casa da máquina, no meio de espessa fumaçada, o marinheiro fogueiro António Alexandre Martins apresentava evidentes sinais de queimaduras no corpo e nos membros.

Mas não foram apenas estes os factos evidentes. Sem que ficasse devidamente esclarecido, dois homens apareceram dentro de água, levados pela forte corrente próxima dos 10 nós, um deles, mais calmo, prestando ajuda ao outro em semi-estado de pânico. A bordo, a acção do Mestre Carlos Martins Lota, um veterano já com 38 anos de Marinha, foi notável, actuando a guarnição em sintonia que parecia ter sido ensaiada em prévio plano de adestramento básico

As ordens sucederam-se, adequadas ainda que improvisadas. Enquanto isso, o marinheiro fogueiro Alexandre Martins desceu novamente à casa da máquina e, no regresso ao convés, trazia um depósito de gasolina a arder, que explodiu no momento em que era lançado borda fora.

Esta acção evitou certamente consequências irremediáveis para o navio e para a guarnição, tendo resultado deste acto um agravamento das queimaduras do marinheiro.

Entretanto, foi largado um dos botes, na tentativa de apanhar os dois homens que, apesar das fortes braçadas não conseguiam anular a corrente do rio. Na ânsia do momento, ninguém se apercebeu que o bote largou com o motor, mas sem que o respectivo depósito de gasolina estivesse a bordo.

Mesmo à força de remadas, foi uma eternidade o tempo decorrido até que os naufragos fossem alcançados. Salvos e içados para bordo, a sensação de alívio de todos que presenciavam a cena é difícil de descrever.

Havia então que fazer chegar o depósito para que o bote regressasse ao navio pelos seus meios e o marinheiro Alexandre Martins, fortemente queimado e desesperado, pudesse seguir para Santo António do Zaire com a máxima urgência.

O “côco” de bordo cumpriu essa missão, também aqui à força de remadas vigorosas.

Enquanto estas cenas se sucediam, o marinheiro telegrafista Manuel Cordeiro da Costa, o mais novo membro da guarnição, cumpria impecavelmente as ordens recebidas, emitindo mensagens para a Defesa Marítima, pedindo o auxílio do Posto de Fuzileiros mais próximo, o da Quissanga, na altura comandado pelo 2.º tenente Élder Martins Viegas, alertando as várias lanchas que em diferentes áreas cumpriam missões semelhantes à da “Fomalhaut”, e enviando um rádio para o Comando Naval, solicitando o apoio da Força Aérea para evacuação urgente do marinheiro sinistrado.

À distância, no tempo, decorridos mais de 50 anos, na presença de documentos da época e de fotografias, está ainda na minha memória esse dia fantástico, sem dúvida o mais marcante de toda a comissão em Angola.

Meia hora decorrida chegavam, quase em simultâneo, dois botes do posto da Quissanga com o 2.º tenente Élder Martins Viegas, cobrindo e protegendo da água o marinheiro Alexandre Martins e largando de imediato para Santo António do Zaire.

Soubemos, ao chegar à Base, que a evacuação se efectivara já, e que o avião da Força Aérea largara de Luanda, com destino ao Zaire, apenas 12 minutos depois de ter sido recebido o apelo do navio. Actuação impecável.

Das lanchas, entretanto chegadas ao local para o auxílio necessário, foi a “Rigel”, sob o comando do 2.º tenente João Manuel Nobre de Carvalho que passou um cabo de reboque à “Fomalhaut”, porque na dúvida acerca da verdadeira causa da explosão se entendeu conveniente não arrancar com os motores sem uma prévia inspecção.

Dúvida esclarecida mais tarde. Uma fuga no depósito de gasolina originara a libertação de gases e, em atmosfera fechada como era a da casa da máquina, quando se procedia à limpeza dos terminais do motor de arranque, com um pincel, uma faísca provocou o acidente.

António Jorge de Almeida Pinto, comandante da “Pollux” e José Manuel Garcia e Costa, da “Espiga”, dois subtenentes da Reserva Naval, constatada a situação, regressaram às respectivas zonas de patrulha.

Tendo bem presente todo o cenário em que se desenrolou este episódio, já não retive na memória o seguimento dos dias imediatos. Apenas confirmei, no Hospital Militar de Luanda, tratado e acompanhado pelo 2.º tenente médico Eduardo Magalhães Crespo, da Companhia n.º 1 de fuzileiros, que o marinheiro Alexandre Martins recuperara, decorridas várias semanas, dos ferimentos recebidos.

Esquecera no entanto, se alguma referência, por escrito, teria feito acerca da actuação deste marinheiro. Não fazia parte dos objectivos daquela guarnição a procura de elogios.

Constatei mais tarde, consultando o processo do marinheiro António Alexandre Martins, que um louvor dado pelo comandante da Lancha “Fomalhaut” fora confirmado pelo Almirante Comandante Naval e publicado na Ordem da Armada e, na sequência, ao mesmo fora conferida a Medalha de Mérito Militar.

Mas não foi o único. Também ao Mestre Carlos Martins Lota, no final da sua comissão, nesta mesma lancha, alguns meses passados, fora concedida a Medalha Militar de Cobre de Serviços Distintos com Palma, igualmente na sequência de um louvor do comandante do navio confirmado em Ordem da Armada.

Reformado e recolhido na sua terra, o agora 1.º sargento António Alexandre Martins tem do então comandante do NRP “Fomalhaut”, passados mais de 50 anos, a referência que faltava fazer publicamente.

Carlos Martins Lota, sargento-ajudante de manobra, João Cordeiro, o “Montijo”, cabo Artilheiro, Manuel Costa, marinheiro telegrafista (estes três já falecidos), Henrique Mendes, marinheiro artilheiro, Joaquim Amador, marinheiro fogueiro e António Alexandre Martins, marinheiro fogueiro, formavam a guarnição do “nosso navio” nessa data.

Realce para o facto de, com excepção do telegrafista que abandonou a Marinha algum tempo decorrido, todos os outros terem passado à situação de Reserva da Armada no posto de Sargento. Mérito indiscutivelmente reconhecido ao seu alto nível.

Dos restantes membros da guarnição, fuzileiros “sem nome” em diligência e embarcados nesse dia, fica referência à sua actuação e o quanto, por vezes, é injusto o silêncio”.

Esta História quase trágica, com um final feliz apesar de ter passado por momentos que indiscutivelmente poderiam ter deixado marcas terríveis, contrasta com o acontecimento que a seguir relatei, trazendo para a intervenção a figura sempre lembrada do único oficial da Reserva Naval morto em combate. Foi António Piteira um jovem Subtenente Fuzileiro que a Marinha não esquece e que mal seria não constar nesta minha conclusão do tema escolhido que apresentei à Academia de Marinha.

No museu da Escola de Fuzileiros e também na Escola Naval, onde um prémio com o seu nome foi instituído e é anualmente entregue a um cadete da Escola, a memória de António Piteira ficou definitivamente gravada com o reconhecimento de que ele é o “NÚMERO UM” de todos os quase três mil oficiais que integraram a Reserva Naval da Marinha de Guerra Portuguesa.

Repetir todas as histórias que relatei vividas nas unidades onde prestei serviço durante quase oito anos como oficial da Reserva Naval, transformaria este escrito demasiado longo. Aqui fica como final que considero da maior dignidade, a memória de António Piteira justamente recordada nesta minha intervenção.

SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM AO PROFESSOR MÁRIO RUIVO

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 14 de março

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
e Autoridade Marítima Nacional

A Academia de Marinha quer deixar expresso o seu reconhecimento por Vossa Excelência ter manifestado o desejo de presidir à sessão de homenagem que hoje se irá realizar, dando-lhe assim a solenidade que a personalidade do homenageado bem justifica.

Senhores académicos, Senhores convidados

Poucas vezes assistimos a homenagens a personalidades que marcaram a vida nacional, em vida, quando ainda estão de boa saúde. É considerado um risco, não vá o homenageado estragar tudo o que fez de bom nos muitos anos de vida que ainda tem pela frente. Estou certo que, neste caso, não corro qualquer risco.

Estas são as palavras que já tinha escrito para iniciar a minha intervenção nesta homenagem, de há muito programada inicialmente para 21 de Fevereiro. Mais uma vez a vida atraiçou os nossos propósitos que tanto agradariam ao homenageado. Mas fazemo-la na mesma já que, nos nossos espíritos, ele continuará connosco.

À família mais próxima, aqui representada pelas Senhoras Dras. Lídia Nunes e Maria Eduarda Gonçalves, pelo seu filho e nora, João Pedro Ruivo e Maria Teresa Ruivo e ainda pelos seus netos, Vasco, Pedro e Luís, a Academia de Marinha apresenta novamente os seus sentimentos.

Antes de escrever estas breves palavras fui consultar alguns textos onde aparece descrita a vida do Professor Mário Ruivo. Confesso que fiquei esmagado. Aquilo que eu conhecia e que já fazia dele um grande homem era nada a comparar com o mundo de lugares que ocupou ao longo da vida a nível nacional e internacional e com projecção mundial.

Em boa hora convidei dois amigos do homenageado, os Professores Carlos Sousa Reis e Guilherme de Oliveira Martins, que conhecem melhor que eu a sua pessoa e a sua vida, nas suas variadas facetas, pelo que arriscarei apenas algumas considerações em jeito de introdução.

Conheci o Senhor Professor Mário Ruivo no início da década de 80 quando, terminado o curso de Engenheiro Hidrógrafo, fui colocado no Instituto Hidrográfico. Durante cerca de dez anos encontrámo-nos variadíssimas vezes para delinear projectos

comuns que envolviam as instituições em que trabalhávamos, em júris de prémios científicos nacionais, em reuniões para atribuir bolsas da então Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, em reuniões e conferências nacionais e internacionais.

O Professor Mário Ruivo pedia sempre a palavra, palavra esta que acrescentava sempre algo de importante e que por todos era escutada com a maior atenção. A sua visão do mar não era a do mar dos pequeninos, o mar de cada projecto ou de cada ramo da ciência oceanográfica. O seu mar era o do oceano global, o das pontes entre continentes, o mar congregador de vontades.

Daí as suas preocupações estarem também ligadas a uma visão macro da vida onde a sustentabilidade, a qualidade ambiental e a cooperação constituíam os vectores chave de actuação.

Nas décadas de 90 e 2000 encontrámo-nos esporadicamente. Mas havia sempre uma palavra amável da sua parte para com a Marinha nos seus diversos ramos de actividade.

Como pacifista que era, o que para ele relevava era o papel que a instituição Marinha devia ter como elemento congregador e dinamizador, por reconhecer que nela residia o conhecimento do mar nas suas várias vertentes, elemento essencial para lutar por ele como projecto nacional.

Mais tarde voltámo-nos a encontrar, na Academia de Marinha e no Observatório da Cooperação na Economia do Mar, a que ambos pertencíamos.

Nas Assembleias de Académicos era sempre um dos primeiros a pedir a palavra e, de novo, não era o detalhe, a coisa pequena que lhe importava. Era sempre uma chamada de atenção serena e recheada de saber e experiência, exortando a Academia a assumir as suas preocupações de sempre – a sustentabilidade do oceano como equilibrador e regulador da natureza.

Nas reuniões semestrais do Observatório, onde todos os sectores de actividade ligados ao mar estão representados, o seu papel como “trigger” de reflexão estratégica, sobressaía. Na última reunião ocorrida, há escassos 5 meses, vi-o chegar de táxi, só, já com algumas dificuldades motoras, mas não quis deixar de estar presente. Vinha com um dos seus fatos de tom verde, uma cor que constituía uma das suas marcas de há muito. A sua grande preocupação continuava a ser a coordenação interministerial dos assuntos do mar a nível governamental e que a existência de um Ministério do Mar, só por si, não resolvia na plenitude. E, como habitualmente, as mensagens que o Observatório divulgava semestralmente continham muito do seu pensamento.

Mário Ruivo foi um dos grandes defensores do mar como projecto nacional sustentável. Com o seu desaparecimento, a Academia de Marinha perde um dos seus poucos membros honorários. O País perde um grande vulto e uma referência nacional. Mas existe uma forma de esta perda não se transformar em luto. Basta que todos os que com ele partilhavam as suas ideias e a sua visão do mar, continuem a sua luta a bem de um Portugal que aposte decididamente numa melhor e mais inteligente utilização deste recurso imenso que tem à sua beira – O MAR.

SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM
AO PROFESSOR MÁRIO RUIVO
PROFESSOR MÁRIO RUIVO
VISITAÇÃO À HISTÓRIA DE UM BIÓLOGO

Comunicação apresentada pelo académico
Carlos Sousa Reis, em 14 de março

Preâmbulo

Exmo. Senhor Almirante Silva Ribeiro, Chefe do Estado Maior da Marinha, e Senhor Almirante Francisco Vidal de Abreu, Presidente desta Academia, a quem agradeço a oportunidade de falar sobre o Prof. Mário Ruivo, o qual para além de ser uma ilustre personalidade pública, fazia o favor de ser, durante várias décadas, meu bom amigo e Mestre, o que torna mais difícil esta grata tarefa.

Um cumprimento muito especial para a Família do Senhor Prof. Mário Ruivo.

Cumprimento também os Membros da Mesa e todos os que se dignaram a estar presentes nesta cerimónia.

VISITAÇÃO À HISTÓRIA DE UM BIÓLOGO – MÁRIO RUIVO

Após a sua formação Académica em Biologia em 1950, na FCUL - Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, ingressa no IBM – Instituto de Biologia Marítima, cuja direcção era assumida pelo Dr. Alfredo Magalhães Ramalho, onde o Prof. Mário Ruivo faz um estágio com o Prof. Herculano Vilela (FCUL), tendo como principal tema o estudo, nas águas portuguesas, da sardinha *Sardina pilchardus*, bem como a aplicação de novos métodos de gestão deste importante recurso.

A grande importância para o país do bacalhau (*Gadus morhua*), quer do ponto de vista social quer do ponto de vista económico, faz com que o Prof. Mário Ruivo inicie o estudo desta espécie, através da participação numa campanha na Terra Nova a bordo do “Gil Eanes”, tendo como principal objectivo a recolha de dados comportamentais e biométricos da espécie, bem como informações sobre a sua pesca, com base nas capturas feitas pela frota portuguesa, que na altura era basicamente feita com linhas de mão (palangres de fundo e “troleys”) a bordo de “dorys”.

Posteriormente vai para Universidade de Paris – Sorbonne, vindo a estabelecer a sua base no Laboratoire Arago em Banyuls-sur-Mer, que na altura tinha como director o Prof. Georges Petit, onde complementa os seus estudos em Biologia Marinha. É nesta ocasião (1957) que acumula a condição de Sub-director IBM, onde assume a organização

prática das campanhas científicas nas águas Portuguesas do NRP Faial, sob o comando do então Comandante Sousa e Costa.

A convite do Prof. Jean-Marie-Pérès director da “Estação Marítima de d’Endoume”, participa na campanha do submersível Francês batiscafo FNRS III, onde faz os primeiros mergulhos em águas profundas, ao largo do Cabo Espichel. É neste contexto que estabelece uma estreita relação com os Comandantes Sousa e Costa e Serra Brandão.

As observações feitas pelo batiscafo FNRS III, vêm a suscitar intervenções/colheitas directas com dragas, a partir do NRP Faial, permitindo a identificação para a ciência de novas comunidades bentónicas, em grande parte desconhecidas para as águas portuguesas, bem como novas espécies, como foi o caso do crustáceo da Família Galatheidea, que recebeu o nome científico de *Galathea faiali*, numa referência directa ao N.R.P. Faial. Os resultados científicos daí decorrentes vêm a ser publicados em colaboração com autores nacionais e estrangeiros, nomeadamente franceses.

Em 1957, no âmbito dos 50 anos da Fundação da Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais, da qual veio a ser mais tarde Presidente da Direcção, apresenta uma importante comunicação em Vila Viçosa, sobre “D. Carlos de Bragança – naturalista e oceanógrafo”, dentro do programa das comemoração atrás referida. Neste seu trabalho faz uma abrangente retrospectiva do desempenho do Rei D. Carlos I, como naturalista e oceanógrafo, referindo que este haveria de lançar as bases da oceanografia em Portugal. Neste contexto recupera o termo “MAR OCEANO”, que viria a usar em muitas das suas intervenções públicas e publicações ao longo da vida.

Em 1961 passa a desempenhar as funções de director de Recursos Aquáticos e do Ambiente do Departamento de Pescas da FAO, sediada em Roma. Neste período entre 1961 e 1974, leva a cabo várias iniciativas, como a organização em 1970 da primeira conferência sobre a Poluição do Meio Marinho e dos seus Recursos. Em 1973 promove a edição das primeiras “Fichas de identificação das espécies para as necessidades de pesca”, cuja oportunidade e metodologia vêm a ter sequência em quase todo o globo, quer pelo seu conteúdo técnico científico, quer pela sua utilidade prática, hoje ainda objecto de muito apreço. De notar que na introdução desta obra, que na altura subscreve, já tecia considerações sobre a importância das relações com o ambiente marinho e advoga, entre outros aspectos, a necessidade de cooperação entre cientistas, que estudam os recursos haliêuticos e aqueles que os exploram, referindo também a necessidade de haver uma exploração racional dos recursos marinhos, e um cuidado especial com a conservação ambiental do meio marinho.

A política e a gestão dos oceanos, continua a ser o seu domínio de eleição, utilizando os seus conhecimentos tanto como oceanógrafo como de político, que são explanados a partir de Abril de 1974. A título de exemplo, vale a pena lembrar a sua intervenção na RTP em 30 de agosto de 1974, quando era Secretário de Estado das Pescas, cuja linha de pensamento poderia ainda ser hoje aplicada. Seguem-se vários outros desempenhos, incluindo o de Ministro dos Negócios Estrangeiros no V Governo Provisório.

Participa entre 1974 a 1982 na feitura da designada Convenção de Montego Bay ou CNUDM (Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar), a qual só viria a entrar em vigor em 16 de Novembro de 1994, quando da ratificação do 60º país, por ocasião da 2ª Conferência Internacional de Oceanografia, por si organizada em Lisboa.

Em 1980 foi designado Secretário da COI – Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO, cargo que desempenhou até 1988. A sua participação entre 1983 e 1997 na Cooperação Oceanológica Luso-Francesa reveste-se da maior importância, permitindo um forte relacionamento técnico e científico entre as comunidades dos dois Países, a qual teve no Prof. Mário Ruivo uma participação crucial, que perdura até aos nossos dias.

Das suas múltiplas participações cívicas há que destacar o seu empenho no “Perfil Nacional em Ciências do Mar” em 1990, sob a égide da JNICT, sendo autor da sua concepção e coordenação, incluindo um documento de reflexão, análise e quantificação do sector das Ciências do Mar em Portugal, decorrente das jornadas nacionais de Investigação Científica e Tecnológica de 1987, bem como o impulso dado para o “Programa Mobilizador de Ciência e Tecnologia” nas áreas das Ciências e Tecnologias do Mar. De referir que para além do Prof. Mário Ruivo à que destacar a participação nestas iniciativas dos Professores Luiz Saldanha e José Mariano Gago, infelizmente todos já desaparecidos.

O Prof. Mário Ruivo, é indigitado Presidente da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO, a nível nacional, fruto do reconhecimento internacional das suas capacidades. É com o apoio da UNESCO que é criada a Comissão Mundial Independente para os Oceanos, da qual foi coordenador, sob a égide do então Presidente Mário Soares. Neste contexto assume a participação como coordenador da publicação “O Oceano, nosso futuro”, apresentado em 1998, que integra um vasto conjunto de especialistas na área do Mar, com quem manteve sempre um estreito relacionamento.

A temática da EXPO 98 – Os Oceanos como Património para o Futuro – é também da sua iniciativa, sendo Conselheiro Científico deste evento, que colocou Lisboa e Portugal, na ribalta da problemática actual dos Oceanos, vindo a ser criado o Ano Internacional dos Oceanos.

A sua ligação à Sociedade Civil, tem com maior expressão a qualidade de Presidente CNADS – Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável. Esta entidade, como órgão nacional e independente, tem como funções consultivas dos Ministérios que tutelavam o Ambiente, e inicia a sua actividade em 1997, emitindo importantes pareceres e recomendações sobre questões relativas ao ambiente e ao seu desenvolvimento sustentável, numa perspectiva multidisciplinar, assumindo posições de grande relevo na nossa sociedade sobre muitas problemáticas sensíveis.

Entre 2003 e 2004 integra a Comissão Estratégica dos Oceanos, dependente da Presidência do Conselho de Ministro, na sua Comissão Executiva, que equaciona uma série de análises SWOT, dos múltiplos domínios do Mar, e elabora mais de duas centenas de propostas, nomeadamente a construção de uma Estrutura Institucional Moderna

na Gestão dos Oceanos, incluindo uma Entidade Nacional para os Oceanos. Todo este trabalho é publicado sob o título “O Oceano – Um Desígnio Nacional para o Século XXI”.

O FPAM – Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, surge em 2008, para o qual o Prof. Mário Ruivo foi eleito para a sua Direcção, num processo eleitoral directo, sendo envolvidos cerca 500 aderentes ligados ao Mar. Posteriormente foi nomeado pelos seus pares da Direcção como Presidente. Esta entidade, aberta à sociedade civil, e tem como missão estimular massa crítica e sistemas de reflexão sobre assuntos do Mar, numa visão multidisciplinar e multisectorial, emitiu vários documentos sectoriais, como contributo para uma análise mais profunda da problemática do Mar em Portugal.

Em 2012 integra a Comissão Interministerial dos Assuntos do Mar (CIAM), para além de múltiplas funções de grande relevo nacional e internacional, pondo em evidência a necessidade de uma gestão global para os oceanos numa visão tridimensional, como muitas vezes era por si referido.

“Do Mar Oceano ao Mar Português” é uma das suas últimas obras, de que foi coordenador, sendo publicada sob os auspícios da COI e do Centro Nacional de Cultura, com o apoio dos CTT, onde é feita uma reflexão sobre a importância do Mar Português, numa perspectiva do seu passado, presente e futuro, o mesmo que nos permitiu a hoje designada globalização tanto nas componentes sociais, culturais, económicas e científicas, sublinhando a sua importância como um recurso de esperança para o futuro.

É neste contexto que o Prof. Mário Ruivo, no seminário levado a cabo na Assembleia da República em 14 de Outubro de 2014, sob o tema “O Mar de Portugal”, afirma ...“que o Mar Português pela nossa vontade e acção, nos permita ser donos do nosso próprio destino”. São muitas, como esta, as reflexões que o Prof. Mário Ruivo foi dando, motivando alguns à abordagem holística que o Mar Oceano requer, e a sua importância como património da Humanidade .

Em conclusão, é de sublinhar que há personalidades, como o Prof. Mário Ruivo, cujo registo e memória será para nós um bem eterno.

SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM
AO PROFESSOR MÁRIO RUIVO

MÁRIO RUIVO – A GENEROSIDADE FEITA CIÊNCIA

Comunicação apresentada pelo acadêmico
Guilherme d'Oliveira Martins, em 14 de março

Estar com o Mário Ruivo era, ao mesmo tempo, ouvir as suas histórias de uma larguíssima experiência política e científica, mas também vê-lo de mangas arregaçadas (com o inevitável fato verde seco) a agir e a falar para meio mundo para a defesa da causa do que designávamos como o S da UNESCO, ou seja, a ciência. E quem diz a ciência, não pode esquecer o ambiente, os direitos humanos e a intervenção política. Desde o MUD Juvenil, o Mário Ruivo foi um militante aberto a todas as causas. Foi assim até nos deixar – sempre com o seu entusiasmo jovial. O biólogo nunca deixava de pensar, de propor, de agitar, de conspirar. Mas havia sempre um ponto em que não transigia – um enraizado patriotismo universalista. E essa qualidade vimo-la exercer ao lado Federico Mayor, o mais influente dos últimos diretores-gerais da UNESCO, sendo o Mário a verdadeira alma da Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI). E o seu amigo catalão foi sempre um aliado. Impressionante era a capacidade de articular peças diferentes e personagens aparentemente distantes e heterogêneas. Quando em 1998 foi definido o Ano Internacional dos Oceanos, celebrando cinco séculos da chegada de Vasco da Gama à Índia, foi ele que mexeu os cordelinhos desde o início – apesar de mil resistências e desconfianças. Foi o seu prestígio que funcionou, aliado a muitos outros contributos. E houve a Conferência Internacional de Oceanografia no CCB, a Expo-98 com o tema dos Oceanos e, depois, a Comissão Mundial Independente para os Oceanos, presidida por Mário Soares – e animada pelo incansável labor do oceanógrafo, de que resultou o relatório *Oceano: Nosso Futuro*. No entanto, sendo o Mário Ruivo um homem de equipas, fazia sempre questão de dar o seu a seu dono. Um êxito nunca é de uma pessoa só. A verdade é que ele era o elo de ligação, capaz de fazer desencadear os movimentos tectónicos, que amiúde referia, e que punham as forças em movimento. As suas metáforas de cientista e biólogo estavam sempre presentes.

Quando nos fomos despedir dele na Gare Marítima de Alcântara, na partida para um grande viagem marítima, na presença dos painéis de Almada Negreiros, com a memória da Nau Catrineta e ouvindo o João de Ávila a dizer a «Ode Marítima», todos nos lembrámos do que estava a dizer-nos naquela circunstância: «Estou a flutuar»... A paixão do Mar era poderosa e inesquecível. “Ah, todo o cais é uma saudade de pedra! / E quando o navio larga do cais / E se repara de repente que se abriu um espaço / Entre o

cais e o navio, / Vem-me, não sei porquê, uma angústia recente...”. Com que prazer viu chegado a bom porto o seu tão ansiado *Do Mar Oceano ao Mar Português* (edição CTT, 2015). Sob a sua criteriosa coordenação temos aí o mais completo repositório sobre os desafios do Mar, para um país médio, com responsabilidades de grande potência. E não poderemos deixar de ter presentes esses desafios, que Mário Ruivo profeticamente assumiu: “Portugal está confrontado com a expansão do território sob soberania nacional na plataforma continental para quase 4 milhões de quilómetros quadrados. O alargamento da plataforma continental é uma fonte de oportunidades para um desenvolvimento sustentável (económico, social, cultural e institucional) apoiado nos setores que utilizam os recursos do mar português, implicando ações concertadas face a um bem comum, que, pela sua natureza, cria ao Estado português uma responsabilidade acrescida no conhecimento e na gestão sustentável”.

Os valores e princípios que o animaram, ao longo da vida, foram sempre claros. A liberdade como fundamento da democracia. A solidariedade como sequência do cuidado pelos outros. O rigor como marca da sua paixão pela ciência. A curiosidade como agulhão da capacidade criadora. O respeito como demonstração de tolerância. A generosidade como sinal de entrega. A amizade como apanágio da sua personalidade. A biografia fala por si. Quando esteve em Roma na FAO, foi um auxílio precioso nos contactos com as forças políticas que apoiavam a causa da democracia em Portugal. E falamos de todos os partidos, a começar na Democracia Cristã – a ponto de ter sido ele o elo que permitiu a António Alçada Baptista abrir as portas internacionais, depois de 1974, a Adelino Amaro da Costa. Também foi em sua casa que Mário Soares terminou o *Portugal Amordaçado*. Depois da Revolução, foi Secretário de Estado das Pescas e Ministro dos Negócios Estrangeiros nos governos provisórios, foi chefe da delegação portuguesa nas negociações para a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (a chamada Lei do Mar das Nações Unidas). Com José Mariano Gago, então presidente da JNICT, no final dos anos oitenta, foi um dos animadores das Jornadas Nacionais de Investigação Científica e Tecnológica, onde as ciências do mar tiveram significativa relevância, estando Mário Ruivo ao lado de Luiz Saldanha. E quando José Mariano já estava no Governo não podemos esquecer o Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar. Mário Ruivo esteve sempre na linha da frente. Em 2000 foi fundador do EuroOcean, centro europeu da informação em ciências do mar. a que presidiu – além de ter sido um dos artífices da candidatura de Lisboa para sede da Agência Europeia para a Segurança Marítima, criada em 2002. Presidia ao Forum Permanente para os Assuntos do Mar e ao Conselho Nacional do Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

Perante tão impressionante percurso da nossa maior referência internacional nos assuntos do Mar, o grande desafio que se nos coloca é o de tornar vivo este desígnio. Como disse Mário Soares: “Precisamos de forjar uma relação, uma nova relação ético-política entre a humanidade e os oceanos, uma relação com uma base política e jurídica que crie uma atmosfera de partilha e solidariedade e que proporcione um novo universalismo

centrado no conhecimento dos oceanos”. Como ensinou Mário Ruivo, não basta falar do mar ou fazer propostas bem-intencionadas. Há, sim, que mobilizar vontades internacionais – criar parecerias e formas eficazes de cooperação. Não esquecemos o que disse sobre as campanhas oceanográficas do rei D. Carlos, que “permitiram a um certo número de jovens biólogos portugueses contactar diretamente com a grande escola do mar e da vida a bordo. Vida que não se coaduna com egoísmos e vaidades; a vida que exige atitudes francas, forja a amizade, a camaradagem, o espírito de sacrifício, o entusiasmo, bases fundamentais de todo o trabalho em equipa”.

DIOGO DO COUTO (1542-1616): VIDA E OBRA DE UM AUTOR POLÉMICO

Comunicação apresentada pela académica
Maria Augusta Lima Cruz, em 28 de março

Cronista, escritor político de intervenção, autor de peças de oratória e poeta, Diogo do Couto foi também soldado, agente do aparelho administrativo-militar do Estado português da Índia e ainda o organizador e primeiro guarda-mor da Torre do Tombo de Goa.

I – Rasgos fundamentais de uma longa vida

1. Filho de Isabel Serrão de Calvos, por sua vez filha de Vasco Serrão de Calvos, juiz do Terreiro do Trigo, e de Gaspar do Couto, servidor da casa do infante D. Luís (irmão de D. João III), Diogo do Couto nasceu em Lisboa em 1542.

São raras as informações sobre a sua infância e primeiros anos da juventude. Com cerca de 10 anos (por volta de 1552), teria, tal como o pai, entrado ao serviço do infante D. Luís, como moço de câmara. Após a morte deste, em 1555, passou, na mesma condição, para o serviço de D. João III. Deduz-se que, nesta fase da sua vida, teve uma formação essencialmente letrada: além de ter beneficiado do elevado ambiente cultural da casa do infante D. Luís, frequentou o recém-criado colégio jesuítico de Santo Antão de Lisboa e depois a aula de Filosofia no convento de S. Domingos de Benfica. Mais tarde, referindo-se a estes estudos, afirmaria ter tido como condiscípulos Luís de Camões e D. António, o futuro prior do Crato, filho do supracitado infante D. Luís. A morte deste infante (1555) e, pouco depois, a de seu pai, constrangeram-no a mudar de vida. Assim, seguindo o rumo de muitos jovens da época, enveredou pela carreira das armas na Índia. Tinha cerca de 17 anos quando, em março de 1559, embarcou em Lisboa com destino a Goa.

2. Na condição de soldado, militou no Oriente cerca de 10 anos ininterruptos. Aí, participou em várias campanhas militares, sem ultrapassar os territórios ribeirinhos da costa ocidental do Indostão. Andou em várias armadas no Norte da Índia e na costa do Malabar. Sabe-se ainda que participou na segunda tentativa de ocupação de Surrate, em abril de 1561, e mais tarde, em 1568, na conquista de Mangalor, na costa do Canará.

Todavia, não abandonou totalmente a sua clara vocação para as Letras. Pois, data deste período a composição da sua primeira obra, um diálogo protagonizado por um experiente soldado da Índia e um recém-nomeado vice-rei, que passaremos a designar por

*Primeiro Soldado Prático*¹. Remontará ainda a este período o seu precoce e continuado interesse pelas matérias históricas, atestado em inúmeros passos autobiográficos das suas *Décadas*, onde se respigam breves notas comprovativas do seu gosto para a compilação de testemunhos, escritos ou orais, sobre temas relacionados com a expansão portuguesa do Oriente.

3. Ao fim destes 10 anos de milícia no Oriente, Diogo do Couto fez uma viagem ao Reino (1569-1571) para requerer dos serviços prestados. É durante esta viagem que se dá o famoso encontro (ou reencontro) de Couto com Camões ocorrido em 1569, na Ilha de Moçambique, quando ambos, separadamente, tentavam viajar para o Reino. Anos mais tarde, Diogo do Couto deixaria testemunho sobre este encontro, fornecendo muitos dados sobre a vida e obra do Poeta. Segundo ele, nessa altura, Camões encomendou-lhe um comentário d' *Os Lusíadas*, epepeia a que o Poeta dava os últimos retoques.

Alguns investigadores põem em dúvida a veracidade deste pedido, por considerarem poder ser interpolação setecentista enxertada em versão da *Década Oitava* só descoberta no século passado. No entanto, diga-se que Manuel Severim de Faria, biógrafo de Couto, confirma esta lição e atesta ter Couto enviado o volume original, com os fragmentos deste trabalho, a um amigo que tinha no Reino, D. Fernando de Castro Pereira, tio de D. Fernando de Castro, cónego da catedral de Évora, o qual tinha o volume em seu poder à data em que ele, Severim de Faria, redigia a biografia de Couto². E, já no séc. XVIII, o 4º conde de Ericeira, nas Advertências ao seu poema *Henriqueida* (Lisboa, 1741), parece apontar para a existência de um exemplar do Comentário na livraria do duque de Lafões.

A darmos crédito ao seu testemunho, Diogo do Couto teria lançado logo mãos à tarefa que o ocuparia longos anos e que só não cumpriu integralmente (não passou o comentário do final do canto IV) devido a impedimentos vários, nomeadamente a sua nomeação para cronista da Ásia. Este trabalho, inacabado e desaparecido, constaria de comentário de cariz essencialmente histórico sobre «tudo o que Vasco da Gama contou ao rei de Melinde da origem de Portugal e de seus reis e tudo o que aquela ninfa lhe mostrou na ilha de Santa Helena dos vice-reis que haviam de governar a Índia e todos os seus feitos»³.

¹ Publicado inicialmente por António Caetano do Amaral, na segunda parte da obra intitulada *Observações sobre as principaes causas da decadencia dos Portugueses na Asia, escritas por Diogo do Couto, em forma de dialogo, com o titulo do Soldado Pratico*, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1790, pp. 205 a 236. Recentemente, António Coimbra Martins na edição feita deste diálogo (Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2001) fixou-lhe o título em *O Primeiro Soldado Prático*.

² Esta biografia foi publicada na obra de Manuel Severim de Faria, intitulada *Discursos vários políticos* (Évora, Manuel de Carvalho impressor da Universidade, 1624), ff. 148-157.

³ Procedeu-se, nesta e nas restantes citações, à atualização ortográfica. *Década Oitava*, liv. V, cap. 9,

Certo é que ambos (Camões e Couto) viajaram na mesma armada de Moçambique até Portugal, onde chegaram em abril de 1570. Não deixa de ser curioso notar o facto de, numa mesma viagem, dois soldados, que se viriam a celebrar nas Letras, terem sido portadores de textos tão importantes como os manuscritos d’*Os Lusíadas* e do *Primeiro Soldado Prático*.

À chegada ao Reino, surgiram mais contratemplos e demoras. A presença dos últimos focos da peste grande em Lisboa, obrigou a armada a permanecer ao largo de Cascais durante mais um mês. A darmos fé mais uma vez ao testemunho de Couto, teria sido ele o único passageiro autorizado a desembarcar, para poder dar cumprimento à missão de levar ao rei as sacas com a correspondência oficial, e, mais que isso, novas da Índia. O encontro com D. Sebastião decorreu em Almeirim e, assevera Couto, «de mim soube tudo o que quis»⁴. E nem é difícil imaginar «tudo» o que o jovem militar contou ao rei se tivermos em conta as denúncias dos desmandos do império oriental, contidas no seu *Primeiro Soldado Prático*: corrupção, clientelismo, o mau funcionamento da máquina administrativo-militar, a falta de disciplina militar e por aí fora, sem esquecer a prescrição de alguns «remédios» para solucionar tais males.

Camões, como é sabido, ficou no Reino, onde viria a falecer, Couto daí abalou novamente para a Índia, em 1571, para não mais voltar.

4. Regressado à Índia, Diogo do Couto ingressou no aparelho administrativo-militar do Estado Português da Índia. D. António de Noronha, o novo vice-rei com quem viajou, atribuiu-lhe o cargo de responsável pelo armazém dos víveres, em Goa, cargo extremamente importante de provimento das amadas. Posteriormente, talvez nos anos 80, foi capitão de Tarapor, localidade no litoral, a sensivelmente meio caminho, entre Damão e Bombaim. Anos mais tarde, já cronista da Ásia, viria ser nomeado escrivão da alfândega de Dio (29 de março de 1601); não chegou, todavia, a exercer este cargo, porque o monarca português o autorizou a passá-lo a um seu sobrinho ou sobrinha.

Foi também por esta altura, com cerca de 30 anos de idade, que se casou. A mulher, Luísa de Melo, era natural de Goa. Um dos seus irmãos, Frei Adeodato da Trindade, frade eremita de Santo Agostinho no convento da Graça de Lisboa, viria ter, como se verá, um papel fundamental no processo de publicação das *Décadas da Ásia* de Diogo do Couto.

Em suma, dados soltos reveladores de que se radicara como «casado» de Goa na Índia. Assumira-se como um luso-indiano. E durante esses anos continuaria a escrever e a colecionar materiais sobre a Índia portuguesa.

p.472, editada in Maria Augusta Lima Cruz, *Diogo do Couto e a Década 8ª da Ásia*, Lisboa Imprensa Nacional/Casa da Moeda, colecção “Mare Liberum” da CNCDP, vol. I (1993).

⁴ As palavras são do próprio Couto na versão resumida da *Década Oitava*, cap. XXVIII, p. 232 da edição da Régia Oficina Tipográfica (Lisboa, 1786).

5. Com efeito, data de 1589 carta escrita a Filipe I autopropondo-se para compor uma «Crónica Geral da Índia», desde o tempo da aclamação no Oriente deste monarca, obra que dizia ter quase pronta (embrião da futura *Década Décima*), e requerendo-lhe fosse criado um arquivo em Goa, candidatando-se ele mesmo ao lugar de guarda-mor desse toambo⁵. Sem resposta, reiterou este duplo pedido em 1593. Só em 1595, o rei deferiu as suas solicitações na condição de, na tarefa de cronista, Couto dar continuidade às *Décadas da Ásia* de João de Barros, o que o levou a seguir o cânone de estruturação da sua narrativa em décadas⁶.

Ao estatuto de cronista oficial da Ásia e de guarda-mor da Torre do Tombo de Goa, a quem competia organizar o novo arquivo e passar certidões aos portugueses que procuravam o reconhecimento dos seus feitos na Índia, veio juntar-se, pouco depois, o de orador oficial, encarregado de proferir, em nome do Senado de Goa, os discursos de boas-vindas aos recém-nomeados vice-reis ou governadores.

Com entusiasmo se lançou Diogo do Couto ao trabalho. Assim, entre 1596 e 1598, compôs as *Décadas Quarta, Quinta e Sexta* sem, entretanto, descuidar os assuntos relacionados com a criação do Tombo de Goa, instalado dentro da fortaleza, junto da casa da matrícula. Logo em 1595, como atesta carta escrita, pede o regimento da Torre do Tombo de Lisboa para, por ele, reger a de Goa e tratar a documentação e livros a integrar neste arquivo⁷. O entusiasmo inicial foi, em certa medida, toldado por limitações impostas pelo vice-rei Matias de Albuquerque (1591-97) relativamente à documentação a contemplar e, sobretudo, por suspeitas surgidas no Reino quanto às capacidades de Couto para o ofício de cronista. Em D. Francisco da Gama, 4º conde da Vidigueira e bisneto de Vasco da Gama, recém-nomeado vice-rei (1597-1600), delegou o monarca decisão sobre o destino de Couto⁸. Este, por conveniência ou convicção, soube habilmente contornar a situação: abraçou o culto dos Gama na Índia promovido por D. Francisco. Assim, no Natal de 1597, ao pronunciar o discurso de tomada de posse deste vice-rei, ocasião em que foi inaugurado retrato do célebre navegador, seu bisavô, Couto chega ao ponto de sugerir que a Índia passasse a designar-se «Gama» e que o seu governo andasse sempre em mãos da Casa da Vidigueira; comprometeu-se ainda, por encomenda de D. Francisco, a compor uma narrativa sobre as façanhas dos Gama na Ásia, obra

⁵ Carta datada de Goa, 20 de novembro de 1589, pub. António Coimbra Martins, «Sobre a génese da obra de Couto (1569-1600) – Uma carta inédita», *Arquivos do Centro Cultural Português*, VIII (1974), pp. 171-174.

⁶ Carta de Filipe I a Diogo do Couto, Lisboa, 28 de fevereiro de 1595, in peças liminares da *Década Quinta*, Lisboa, Pedro Crasbeeck, 1612.

⁷ Carta/apontamento de Diogo do Couto, subentendendo-se dirigida ao rei, Goa, 28 de novembro de 1595, pub. *Obras inéditas de Diogo do Couto*, ed. António Lourenço Caminha, Lisboa, Imprensa Imperial e Real, 1808, pp. 81-88; resumo in António Baião, «Introdução», *Diogo do Couto, Décadas*, seleção, prefácio e notas de..., vol. I, Sá da Costa, 1947, pp. XXVI:

⁸ Cartas do rei ao vice-rei D. Francisco da Gama, 5 e 15 de fevereiro de 1597, extratos pub. in António Baião, «Introdução», *Diogo do Couto, Décadas*, ed. cit., pp. XLI a XLII.

vulgarmente designada *Tratado dos Gama*, concluída em 1599⁹. Sanados os obstáculos, Couto veria o seu estatuto definitivamente reconhecido. Em 1602, Filipe II apreciava as suas *Décadas* e incitava-o a continuar. Por outro lado, deixava de haver restrições para os materiais a integrar no Tombo de Goa. E mais, sobre o assunto o rei queria ser diretamente informado por Couto «e me aviseis de todas as mais coisas, que vos parecer que devo ter informação, para melhor nelas mandar prover, como houver por bem»¹⁰. Disposições régias que seriam reforçadas em 1611¹¹.

Diga-se, a propósito, que estes despachos foram em grande parte resultado das insistentes reclamações e petições de Diogo do Couto. Assim o atesta um punhado de cartas dirigidas entre 1605 e 1608 ao já citado D. Francisco da Gama, entretanto regressado a Portugal, onde viria a exercer as altas funções de presidente do Conselho da Índia, de 1608 a 1614. Nessas cartas, Couto não se cansa de protestar e reclamar, solicitando o seu apoio para o bom despacho de pedidos de mercês que, através de Frei Adeodato, ia remetendo para o Conselho da Índia. Mercês para si próprio, mas também para familiares seus, nomeadamente sua mulher e uma sobrinha que criara. Queixoso e insatisfeito, várias vezes ameaçava reduzir todos os seus papéis a cinzas, por considerar que o seu trabalho não era suficientemente valorizado no Reino. Ora porque determinado aumento de ordenado se não dava senão a uma «viúva muito pobre»¹². Ora porque via concederem muitos hábitos, tenças e alvarás de fidalgos a homens que não serviam o rei em coisas tão importantes como as que ele fazia. Despeitado, chega a afirmar com certa ironia não pedir ao rei «que me faça fidalgo, nem que me deem o hábito de Cristo, porque o mundo está tão cheio deles que ainda hei de ser conhecido por o homem que não tem o hábito»¹³. Certo é que muitas das suas reivindicações acabariam deferidas. Além do contemplado nas já referidas decisões régias de 1602 e 1611, também as instalações do Tombo de Goa, de cujas deficientes condições se queixava, mereceram uma atenção especial tanto mais que, pelo menos desde a década de 1590, sofrendo

⁹ Nome por que é vulgarmente conhecido este Tratado, cujo título completo é: *Tratado de todas as cousas socedidas ao valeroso capitão Dom Vasco da Gama primeiro Conde da Vidigueira: Almirante do mar da India: no descobrimento, e conquistas dos Mares, e Terras do Oriente: e de todas as vezes que ha India passou, e das cousas que socederão nella a todos seus filhos.*

^{Dele} foi feita edição diplomática, assente numa das cópias manuscritas conhecidas, sob título *Tratado dos Feitos de Vasco da Gama e seus filhos na Índia*, introdução, leitura e glossário de José Manuel de Azevedo e Silva e João Marinho dos Santos, Lisboa, Cosmos, 1998.

¹⁰ Carta de Filipe II a Diogo do Couto, Lisboa 10 de fevereiro de 1602, in peças liminares das *Décadas Quinta e Sétima*, Lisboa, Pedro Crasbeeck, 1612 e 1616, respetivamente.

¹¹ Carta do rei a Rui Lourenço de Távora, Lisboa, 9 de março de 1611, *Documentos Remetidos da Índia* ou *Livro das Monções*, vol. II (Lisboa, Academia Relá das Ciências, 1874), pp. 77-79.

¹² Carta de Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, datada de Goa, 23 de dezembro de 1605, pub. António Baião, «Introdução», *Diogo do Couto, Décadas*, ed. cit., pp. LIV-LXIX (citação colhida na p. LXI).

¹³ Carta de Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, datada de Goa, 16 de dezembro de 1607, pub. António Baião, «Introdução», *Diogo do Couto, Décadas*, ed. cit., pp. LXIX-LXXIV (citação colhida na p. LXXI).

de gota artrítica, Couto manifestar dificuldades de locomoção, a ponto de, em 1609, para proferir a oração de tomada de posse do vice-rei Rui Lourenço de Távora, anota: «estava eu bem doente e em uma cadeira me levaram». Assim, são dadas várias ordens aos vice-reis para procederem a obras; nesse sentido, o monarca chega a recomendar ao vice-rei Rui Lourenço de Távora a construção “de casas bastantes, ou em cima da mesma que já serve, ou aonde melhor puder ser, e que n'elas se façam almários e repartimentos, em que os livros e papeis estejam bem guardados e como convém”¹⁴. Por outro lado, em 1615, Couto recebe um aumento de 500 xerafins anuais, pelo exercício de guarda-mor do Tombo de Goa e para a escritura da história das partes da Índia, ficando o vice-rei autorizado a contratar dois escreventes para o ajudarem no exercício das ditas funções¹⁵.

Quanto à pretensão ao hábito de Cristo, embora, em 1609, tivesse obtido despacho régio favorável, acabaria por esbarrar numa negativa da Mesa da Consciência e Ordens ao pedido de dispensa de provanças de sangue de seus avós (Lisboa, 11 de março de 1614). Apesar disso, Diogo do Couto continuaria a lamentar-se e a expressar a sua amargura, como atesta uma das suas derradeiras cartas, datada de 6 de janeiro de 1616, precisamente o ano da sua morte, e dirigida mais uma vez a D. Francisco da Gama. Nela Couto começa por afirmar «já é tarde para esperar bem nenhum, porque quem nasceu para triste, já não pode ser contente, morrerei assim como sempre vivi» para, linhas adiante, asseverar «fico velho e ainda que assim, todavia espero em Deus que hei de ficar de fora daquela regra, tão geral neste Estado, que é todo o homem que nele envelhece não escapa de pobre ou desonrado; pobre sou, mas muito honrado espero em Deus de acabar»¹⁶.

Seja como for, não há dúvida ter Couto atingido a dignidade de notável de Goa. Nesta qualidade, manteve correspondência com várias personalidades do Reino, desde os já citados D. Francisco da Gama e Frei Adeodato da Trindade, passando pelo polígrafo Manuel Severim de Faria até aos próprios reis. Assumia-se como uma espécie de porta-voz da Índia portuguesa, mandando novas sobre os principais sucessos aí ocorridos, enviando informações detalhadas sobre empreendimentos militares e por vezes até memórias escritas recolhidas através da sua rede de informadores¹⁷. Explicitando aos seus interlocutores que as deviam fazer chegar aos órgãos superiores de decisão nomeadamente o Conselho da Índia, por ele designado «Tribunal».

Testemunham também estas cartas uma outra faceta de Couto, presente aliás em toda a sua produção literária: a de cidadão ativo e interveniente nos destinos da Índia portuguesa. Em 1605, queixando-se de o vice-rei Martim Afonso de Castro não lhe

¹⁴ Carta supracitada do rei ao vice-rei Rui Lourenço de Távora, Lisboa, 9 de março de 1611.

¹⁵ Carta do rei ao vice-rei D. Jerónimo de Azevedo, Lisboa, 21 de fevereiro de 1615, *Documentos Remetidos da Índia* ou *Livro das Monções*, vol. III (Lisboa, Academia Real das Ciências, 1885), pp.254-255.

¹⁶ Carta de Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, Goa, 6 de janeiro de 1616, pub. *Obras inéditas de Diogo do Couto*, ed. cit. pp. 73-78 (citações colhidas, pp. 73-74 e 74-75 respetivamente).

¹⁷ Por exemplo, em 1608 informa ter remetido a Frei Adeodato da Trindade uma relação sobre ataque dos holandeses à costa do Malabar que lhe fora enviada por jesuíta residente em Calecute, com recomendação para este a mostrar a D. Francisco da Gama e a todos os senhores do Conselho da Índia.

ter pedido parecer sobre a jornada Malaca, permitira-se, mesmo assim, elaborar um e mandar-lho por escrito, tendo o cuidado de remeter uma cópia a Frei Adeodato para que este a fizesse chegar a D. Francisco¹⁸. E, em 1608, aproveitando condições que julgava favoráveis, oferece-se ao governador Frei Aleixo de Meneses para ir, disfarçado em trajes de mercador «com quatro cavalos a vender para mor dissimulação», a terras do Adil Xá, para o persuadir a ceder a cidade e fortaleza de Dabul aos portugueses. Não sabia, todavia, se a sua proposta chegara ao governador, «porque não quer buscar quem é para as cousas». Não esquece, todavia, de recomendar a D. Francisco que a faça chegar ao «Senhores do Conselho [da Índia] para que eles comunicassem ao rei quão importante era isso para que me oferecia para seu serviço»¹⁹.

Em suma, uma voz atenta e crítica relativamente aos destinos da Índia portuguesa, manifestando constantemente o seu desencanto pelos rumos que levava, exortando D. Francisco a gritar para que acudam à Índia, e clamando: «é necessário fundir de novo todo este Estado e os homens dele»²⁰.

Por último, destaque-se que, no seu afã de preservação da memória da Índia portuguesa, Couto esteve também atento à vertente iconográfica. Assim, entre 1613 e 1616, envolveu-se pessoalmente, no processo de reanimação das pinturas das «Armadas da Índia», estantes no Palácio da Fortaleza dos vice-reis, levado a cabo pelo vice-rei D. Jerónimo de Azevedo, por ordem de Filipe II de Portugal. Como ele próprio afirma, em carta datada de 6 de janeiro de 1616, assumiu essa responsabilidade em colaboração com o pintor goês Alexandre Godinho:

«há três anos que labuto com o Vice-rei sobre se renovarem [os painéis], até que, depois destas naus vindas o acabei com ele, encomendou-me isto, e tenho já feito, de um mês para cá, mais de cem painéis de tintas muito boas, que faz o pintor Godinho; e porque o painel da primeira armada, em que veio o Senhor Conde Almirante a descobrir a Índia, era muito pequeno e acanhado, como se aquele capitão não fizera um dos mores feitos do mundo, mandei-lhe fazer um painel tamanho como os dois dos outros, em que lhe pus letreiros que merece».²¹

Diogo do Couto morreu no final desse mesmo ano em Goa, mais precisamente a 10 de dezembro de 1616, com cerca de 74 anos de idade. De acordo com as suas últimas disposições, o cortejo fúnebre contou com a presença do vice-rei e do arcebispo de Goa.

¹⁸ Carta de Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, datada de Goa, 23 de dezembro de 1605, pub. António Baião, «Introdução», *Diogo do Couto, Décadas*, ed. cit., pp. LIV-LXIX, (informação colhida na pp. LX- LXI).

¹⁹ Carta de Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, derradeira oitava de Natal de 1608, pub. António Baião, «Introdução», *Diogo do Couto, Décadas*, ed. cit., pp. LXXV-LXXXIX (informação colhidas pp. LXXIX-LXXX)

²⁰ Carta referida na nota anterior, citação colhida na p. LXXXIII.

²¹ Carta de Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, Goa, 6 de janeiro de 1616, *Obras inéditas de Diogo do Couto*, ed. cit. (citação colhida pp. 77-78).

II - A produção literária – o volume de trabalho de um escritor incansável

1. À data dos despachos de nomeação para cronista da Índia portuguesa, Couto já ultrapassara os 50 anos, tendo, desde então e até ao fim dos seus dias, desenvolvido uma atividade literária infatigável. Com efeito, à exceção dos já citados *Primeiro Soldado Prático*, *Comentário d' Os Lusíadas* e rascunho de uma projetada «Crónica Geral da Índia», toda a sua produção se concentra nesta fase da sua vida.

A sua magna obra histórica - *Décadas da Ásia* - narra a presença portuguesa na Ásia de 1526 a 1600, permanecendo como instrumento fundamental para o estudo da expansão portuguesa na Ásia. E não só. Couto deu uma atenção muito especial às histórias de outros povos, podendo afirmar-se estarem disseminadas nas suas *Décadas* várias «crónicas asiáticas»²². Arrancou com a *Década Quarta* (à data, a última impressa de Barros era a *Década Terceira*²³), tendo composto um total de nove *Décadas*. Nem todas nos chegaram nas suas versões integrais: cinco completas (*Quarta*, *Quinta*, *Sexta*, *Sétima* e *Décima*); uma incompleta, a *Duodécima* de que só se conhecem os cinco primeiros livros, provavelmente os únicos que compôs; uma resumida, a *Oitava*; uma resumida e truncada, a *Nona*. Quanto à versão integral da *Década Undécima*, teria ficado concluída em 1611, tendo no final desse ano ou no início do seguinte sido enviada para o Reino, levando, entretanto, sumiço. Aquando da monumental edição das *Décadas da Ásia* de João de Barros e de Diogo do Couto da Régia Oficina Tipográfica (1778-1788), o seu editor, Nicolau Pagliarini, colmatou o vazio narrativo do período cronológico abarcado por esta *Década* através da elaboração de um resumo, um pequeno volume composto, segundo afirma, a partir «não somente de alguns manuscritos, verídicos e autênticos que me vieram às mãos, mas também das Memórias de Manuel de Faria e Sousa, de Fr. João dos Santos, de Luís de Barbuda, de João Baptista Lavanha (...) e até de outras obras mais de Diogo do Couto»²⁴.

Sabendo-se ser Couto perito em dar como acabado trabalho ainda alinhavado, não é de rejeitar que, para algumas destas *Décadas* resumidas ou incompletas, nunca tenha aprontado textos definitivos.

Este volume de trabalho revela-se tanto mais notável quando lembramos que, por força de acidentes vários, Couto se viu obrigado a reescrever algumas das suas obras. Vejamos.

- Duas ou três versões da *Década Sétima*.

²² Sobre assunto ver, M. Augusta Lima Cruz, «A 'crónica da Índia' de Diogo do Couto», Actas do VII Seminário internacional de História Indo Portuguesa, in *Mare Liberum*, nº 9, junho de 1995, pp. 383-393.

²³ A *Década Quarta* de João de Barros, reformada e acrescentada por João Baptista Lavanha, só viria a ser publicada em 1615. Assim se explicando a existência de duas *Décadas* com esta titulação, uma de Barros e outra de Couto.

²⁴ «Prólogo» à *Década Undécima*, Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, 1788 (sem numeração de página).

Além da edição *princeps* (Lisboa, Pedro Crasbeeck, 1616) saída ainda em vida de Couto e cujo impresso acusa três revisões, conhecem-se duas outras versões ainda inéditas, dois originais sendo que um deles é parcialmente autógrafo. Um conservado no Arquivo da Torre do Tombo (Mss. Livraria 536) e outro no fundo «Manuscritos de Charles Boxer» (Portuguese Mss, 3) da Lilly Library, Universidade de Indiana.

É provável que o manuscrito da Torre do Tombo reproduza a primeira redacção desta Década, enviada para Portugal em 1601, e apreendida por holandeses aquando da captura do galeão em que seguia, o que obrigou Couto a elaborar novo texto, despachado para Lisboa em 1603.

- Duas versões das *Décadas Quinta e Oitava* e, provavelmente, da *Nona*.

Da *Década Quinta*, além da edição *princeps* (Lisboa, Pedro Crasbeeck, 1612), saída também em vida do autor, Marcus de Jong veio a descobrir, em 1934, na Biblioteca da Universidade de Leida um outro manuscrito, cujo texto seria, segundo este investigador, cópia de uma segunda versão desta Década, escrita pelo cronista, cópia apresentando a vantagem de não ter as intervenções de correctores e censores impostas à edição *princeps* de que se desconhecem original ou cópias manuscritas²⁵.

Quanto às *Décadas Oitava e Nona*, os resumos conhecidos teriam sido, segundo Couto, elaborados para colmatar roubo das respectivas versões integrais e, em volume duplo, remetidos para Portugal nos inícios de 1616. Já no séc. XX, viriam a ser descobertas duas cópias manuscritas da *Década Oitava* (Biblioteca Pública Municipal do Porto, ms. 839 e Biblioteca Nacional de Madrid ms. 2980). Estas não parecem reproduzir a versão integral supostamente roubada, mas sim um conjunto de materiais organizados e já arrumados em livros e capítulos (variando assim das versões resumidas só subdivididas em capítulos) visando a composição e redacção finais de uma Década extensa²⁶. Não é de rejeitar a hipótese de se tratar de borrão da *Década Oitava*, encontrado pelos herdeiros de Couto, e por eles posto a limpo, o qual foi remetido para Portugal, por duas vias, em 1626.

- Por último, duas presumíveis versões da *Década Undécima*

Além da versão integral supracitada que desapareceu, é provável que da mesma Década tenha elaborado também uma versão resumida. É essa a suspeita levantada por A. Coimbra Martins, resultante da descoberta e estudo de manuscrito conservado na Biblioteca de Viseu (26-I-37). Este, embora similar ao resumo elaborado pelo editor Nicolau Pagliarini, está evitado de expressões indiciadoras de autoria do próprio Couto²⁷.

²⁵ *Década Quinta da Ásia*. Texte inédit, publié d'après un manuscrit de la Bibliothèque de l'Université de Leyde par Marcus de Jong. Coimbra Imprensa da Universidade, 1937.

²⁶ Texto publicado por Maria Augusta Lima Cruz, *Diogo do Couto e a Década 8ª da Ásia*, Lisboa Imprensa Nacional/Casa da Moeda, coleção "Mare Liberum" da CNCDP, vol. I, 1993. Sobre as características desta versão, ver no vol. II (1994) desta mesma obra, pp. 37-41, o subtítulo «Um estado da Década 8ª».

²⁷ António Coimbra Martins, «Em busca da Década 11», *Em torno de Diogo do Couto*, pp. 97-124. Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1985.

O constante escrever e reescrever dos seus próprios livros, mais a rapidez posta na execução destas tarefas, explicam-se em grande parte pela metodologia de trabalho de Diogo do Couto, nomeadamente no respeitante ao processo de composição e ao modo como se apropriava das fontes escritas selecionadas.

Uma obra historiográfica de Couto é fundamentalmente uma compilação de um conjunto heterogéneo de materiais, testemunhos de diversa ordem - europeus e asiáticos, orais e escritos, enriquecidos, a partir da *Década Sétima* (em cujo tempo chegou à Índia), pelas suas próprias lembranças²⁸. Uma espécie de «manta de retalhos» onde se entrecruzam recortes de obras de outros autores ou de apontamentos anteriormente elaborados pelo próprio Couto, diplomas e documentos de arquivo, memórias do que testemunhou ou ouviu contar, testemunhos orais de várias procedências. Neste exercício, não se coíbiu de utilizar textos alheios, enxertando-os na sua narrativa, literalmente copiados. Assim, ao recorrer a obras de autores que antes dele escreveram sobre os mesmos assuntos, ele utiliza-as como materiais de trabalho, ou seja, como fontes. Por via de regra, extrai quase em «estado bruto» trechos, por vezes até capítulos dessas obras, enxertando-os na sua narrativa. Numa palavra, copia-os textualmente ou parafraseia-os.

A este já por si complexo processo, há que acrescentar os tratos sofridos pelos seus manuscritos. De Goa eram enviados para Lisboa, onde, por imposição régia, Frei Adeodato da Trindade os preparava para edição. Não se limitou, todavia, o frade agostinho a correções de carácter formal, operou outro tipo de intervenções: passos censurados, capítulos inteiros acrescentados, discursos intercalados²⁹. Intervenções que não se confinaram às quatro primeiras *Décadas* publicadas em vida de Couto, cujas provas tipográficas este não teve oportunidade de corrigir, mas também se estenderam a algumas deixadas inéditas após a sua morte e se projetaram nas posteriores edições. Sirva de exemplo, entre os muitos que se poderiam citar, a *Década Duodécima*, de que hoje se conservam, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, um original com correções à margem (ms. 537) e uma cópia da época já com as correções integradas (ms. 854). Ora o revisor achou por bem riscar todo o capítulo 6 do livro V, por considerar pertencer ao tempo da *Década Sexta*, capítulo em que Couto faz uma descrição de Angkor no Camboja, considerada por Charles Boxer a primeira e mais pormenorizada entre as relações dos pioneiros europeus sobre a antiga capital khmer. Por esta razão, o referido capítulo não aparece nas edições desta *Década Duodécima* até hoje saídas a lume (Paris, ed. Manuel Fernandes de Vila Real, 1645 e Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, 1788)³⁰.

²⁸ Sobre as fontes utilizadas por Couto para a composição das suas *Décadas*, ver o levantamento exaustivo de Rui Manuel Loureiro, *A Biblioteca de Diogo do Couto*, Instituto Cultural de Macau, 1998

²⁹ Sobre as intervenções de Frei Adeodato da Trindade, ver Ana Dulce Ribeiro Carocha de Seabra, *No Princípio era o Texto: Contributo para a Edição do Texto de Diogo do Couto da Década X*, tese de mestrado policopiada, Lisboa, Faculdade de Letras, 1993, pp. LVI-LXXVI e, da mesma autora, «Adeodato da Trindade (Frei)», *Biblos*. vol. 5 (apêndice), 2005.

³⁰ Esta descrição viria a ser pela primeira vez publicada, em tradução francesa, por Bernard P. Groslier, *Angkor et le Cambodge au XVIème siècle d'après les sources portugaises et espagnoles*, Paris, PUF / Musée Guimet, 1958.

No campo da produção historiográfica, Couto compôs outras duas obras que não são propriamente originais. O já citado *Tratado dos Gama*, cuja I parte é decalcada do que Barros e Góis escreveram sobre Vasco da Gama, e a II copiada do que ele próprio escreveu sobre os filhos do navegador nas *Décadas Quarta a Sexta*³¹. E a *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, concluída em 1611, e composta a partir de transcrições sobre a atuação deste capitão narradas ao longo das *Décadas Sétima a Undécima*³². Teria ainda sido autor de outros escritos historiográficos cujo paradeiro se desconhece: um *Tratado das Fortalezas*, por vezes também por ele designado *Epílogo da História da Índia*, uma espécie de listagem de «reis mouros e gentios» que contenderam com os portugueses, e de fortalezas do Estado português da Índia, bem como capitães, vice-reis, armadas e bispos e arcebispos³³; e uma *História da Etiópia*, obra em que refutava o livro sobre o mesmo reino publicado em 1610 por Frei Luís de Urreta.

Sublinhe-se, por último, o facto de, no âmbito desta produção historiográfica, Diogo do Couto ter também cultivado um outro subgénero literário, o das relações de naufrágio, sendo provável terem algumas delas circulado como peças avulsas. Assim parece ter acontecido com a relação de naufrágio das naus *Águia* e *Graça* (1559 e 1561) que colhe, arranjada, na *Década Sétima*, e com a relação da nau *S. Tomé* (1589), que corresponde aos últimos capítulos da *Vida de D. Paulo de Lima Pereira* e, supõe-se, faria parte da *Década Undécima* extensa, desaparecida. Nessa condição de peças avulsas, viriam a ser publicadas por Bernardo Gomes de Brito na *História Trágico-Marítima* (1735-1736).

Como escritor político de intervenção Couto escreveu dois diálogos que têm como personagem principal um «soldado prático», *alter ego* de Couto. Sem dúvida as suas obras mais populares e de maior projeção. O *Primeiro Soldado Prático*, já referido, foi escrito na sua juventude. Segundo Manuel Severim de Faria, o original desta obra ter-lhe-ia sido furtado, mas dela se fizeram, sem nome de autor, várias cópias que circularam em Portugal. Trata-se, como já sublinhado, de um diálogo entre o soldado e um recém-nomeado vice-rei; obra perpassada de muita crítica e denúncia da corrupção reinante no Estado da Índia, mas ainda esperançado na sua reformação, patente no conteúdo doutrinário que a torna um dos primeiros testemunhos da literatura arbitrista. Já no segundo, vulgarmente designado *O Soldado Prático*, e concluído em 1611, o «soldado prático», bem mais erudito, tem como interlocutores um despachador e um ex-governador da Índia. É o diálogo de todos os desenganos, verdadeiro libelo acusatório, sem esperança de remé-

³¹ Sobre o processo de montagem deste Tratado, ver M. Augusta Lima Cruz, «O *Tratado dos Gama* de Diogo do Couto», *Oceanos*, Lisboa, CNCDP, nº 33 (janeiro/março de 1998), pp. 117-134.

³² Da *Vida de D. Paulo de Lima Pereira* estão localizadas quatro cópias manuscritas e, até à data, saíram duas edições (1765 e 1903), as quais não incluem, todavia, as seguintes peças liminares dos códices: epístola dedicatória de Couto a D. Ana de Lima Pereira, irmã do biografado, datada de 10 de novembro de 1611; dois sonetos, um dos quais, pelo menos, da autoria de Couto.

³³ Cf. Carta de Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, Goa, 16 de dezembro de 1607, pub. António Baião, «Introdução», *Diogo do Couto, Décadas*, ed. cit., pp. LXIX-LXXIV, nomeadamente, pp. LXXII-LXXIII.

dio para a Índia portuguesa, em que o soldado com veemência denuncia, protesta, ora lamentando-se, ora cansando-se de tanto gritar³⁴.

Como orador oficial, Couto foi autor de oito discursos; conhecem-se cinco, a saber: tomada de posse do vice-rei D. Francisco da Gama e colocação de retrato de Vasco da Gama na Câmara de Goa (1597); tomada de posse do vice-rei Martim Afonso de Castro (1605); tomada de posse do governador André Furtado de Mendonça (1609); tomada de posse do vice-rei Rui Lourenço de Távora (1609); cerimónia prevista mas não concretizada de levantamento pela 2ª vez de estátua de Vasco da Gama em Goa (1609/1610)³⁵. Os restantes três – tomadas de posse do vice-rei Aires de Saldanha (1600), do governador Frei Aleixo de Meneses (1608) e do vice-rei D. Jerónimo de Azevedo (1614) – não há dúvidas terem sido compostos, pois no séc. XVIII ainda foram localizados e compulsados por Barbosa Machado e pelo Conde de Ericeira.

De Couto poeta, chegaram-no parques testemunhos, peças liminares das suas obras, se bem que Manuel Severim de Faria assevere ter ele deixado «um grande tomo» de poemas.

2. Na sua peculiar linguagem popular e arcaica, Diogo do Couto é um escritor que não se destaca pela fluidez e aprimoramento do estilo. A sua escrita, como sublinha António Coimbra Martins, caracteriza-se por: «frase pesada, período longo que colhe novo fôlego, mediante articulações precárias, nos sítios onde devia resolver-se em pontos finais. Discurso abundante em repetições tanto de ideias como de termos»³⁶. Ao nível da redação, dir-se-ia não ter havido tempo (ou paciência) para voltar atrás, para polir, retocar, dar a última demão, deixando no leitor a sensação de estar perante um trabalho inacabado, com um sabor a rascunho. Isto, mesmo nas obras cujos textos integrais são conhecidos ou naquelas que lhe mereceram mais de uma versão. Estas fragilidades não obliteram as virtuosidades de um autor que tem a arte de saber contar, conquistando o leitor para as suas histórias, quantas vezes pitorescas e anedóticas, graças a uma bem conseguida técnica narrativa. Soube ligar a diversidade dos materiais ao seu alcance introduzindo aqui e ali pequenos comentários, apartes, breves notícias biográficas ou autobiográficas, episódios da sua experiência pessoal, apontamentos de erudição geralmente colhidos na tradição clássica.

³⁴ Sem dúvida o diálogo mais conhecido, teve uma primeira edição levado a cabo por António Caetano do Amaral, *ob. cit.*, pp. 1-204. Seguir-se-iam as edições de Manuel Rodrigues Lapa (Lisboa, Clássicos Sá da Costa, 1934) e de Ana Maria García Martín (Coimbra, Angelus Novus, 2009), ambas assentes em manuscrito parcialmente autógrafo e ambas sob título *O Soldado Prático*.

³⁵ Destes discursos, só um, o dirigido a André Furtado de Mendonça, foi publicada ainda em vida de Couto (Lisboa, Vicente Alvarez, 1610). Embora alguns destes discursos tivessem sido posteriormente impressos, todos eles foram recentemente publicados na obra *Diogo do Couto orador. Discursos oficiais proferidos na Câmara de Goa*, edição de M. Augusta Lima Cruz, Rui Manuel Loureiro e Nuno Vila-Santa, Albufeira / Portimão, Arandis / ISMAT, 2016.

³⁶ António Coimbra Martins, «Sobre a génese da obra de Couto /1569-1600) – Uma carta inédita», ed. cit., p. 133.

Pautada pela sua vocação de verdade e de justiça, a sua voz, uma voz incómoda, está sempre presente em todos os seus escritos. A começar obviamente pelo seu *alter ego* nos diálogos do *Soldado Prático*, mas também na produção historiográfica, como as *Décadas da Ásia*, onde seria de esperar um certo distanciamento do narrador relativamente ao narrado. Uma prática, no mínimo, surpreendente por parte de quem se propôs, em especial nas *Décadas*, contar «os raros e espantosos feitos» dos vassalos do rei de Portugal na Índia, coisa que também fez, de facto, no essencial. Mas não se coibiu de, para além disso e numa espécie de contradiscurso, pôr a nu o avesso dessa mesma gesta heroica, denunciando cobiças, covardias e fraquezas. Atitude que, no quadro desta produção literária, se reveste ainda de maior gravidade, pois é assumida pessoalmente, sem necessidade de a endossar a um qualquer anónimo «soldado prático». É o próprio Couto - o cronista oficial da Ásia! - que critica, acusa e denuncia. Neste comportamento estará porventura a explicação para o acidentado destino dos seus livros³⁷.

Praticamente, Couto nunca se ausenta do discurso. Constantemente interfere para dizer de sua justiça, opinar, tomar partido. Exaspera-se amiúde, grita, clama e irrita-se, porque, palavras suas, se sente «a pregar no deserto».

Ninguém escapa à sua pena mordaz: fidalgos, capitães, vice-reis e, esporadicamente, até o próprio rei, mesmo quando se fica pela ameaça: «enfim bom é não passar daqui por não culparmos reis, ministros e vice-reis...»³⁸, ou pela advertência «cuido que me não sabem o nome, mas eu sei-o a todos.»³⁹.

É certo que foi mais compreensivo em relação a certos grupos sociais - «os casados», como ele -, mais virulento em relação a outros - os fidalgos. No que diz respeito aos religiosos, foi de um modo geral cauteloso; só nas últimas *Décadas* que compôs – a *Oitava* e a *Nona* – levantou a voz contra os jesuítas e verberou contra os que se metiam em assuntos políticos e de guerra. No fim da vida, desenganado e cansado, já nada tinha a perder.

Embora frequentemente critique a indisciplina militar da soldadesca, não é menos verdade dar uma especial atenção ao que poderíamos designar por «soldado desconhecido». Nas suas palavras, «homens não conhecidos, nem de apelidos usurpados, senão criados pobres e rusticamente malvestidos e pior atados»⁴⁰. A identificação de todos os intervenientes numa ação guerreira é nele uma preocupação, quase doentia, patente nas inúmeras vezes que anota: «não achei o nome», «a quem desejei saber o nome», «a quem não soube o nome».

³⁷ A este propósito, escrevia Rodrigues Lapa, em 1937, «o singular destino dos livros de Diogo do Couto é das coisas mais extraordinárias da literatura portuguesa»; já, anos antes, Georges Le Gentil não hesitara em afirmar: «une sorte de fatalité pèse sur son oeuvre trop vulnerable par un excès de franchise».

³⁸ *Década Oitava* (versão Porto Madrid), liv. V, cap.2, p.380 da edição de 1993

³⁹ *Década Oitava* (versão Porto/Madrid), liv. 5, cap. 3, p. 394 da edição de 1993.

⁴⁰ *Década Sétima*, liv. X, cap. 14, p. 553 da edição da ROT, 1783 e *Década Oitava* (versão Porto/Madrid), Liv. I, cap. 2, p. 34 da edição de 1993.

Como «casado», residente em Goa, Diogo do Couto arvorou-se porta-voz dos interesses, ambições e, sobretudo, dos ressentimentos do grupo social a que pertencia. É esta condição de «casado» que explica o seu rancor contra os fidalgos que, estando de passagem pela Índia, iam e vinham, e sempre ocupavam os cargos de maior honra e proveito no aparelho do Estado. Na *Década Quinta*, encontra-se, em meu entender, o trecho que melhor testemunha esta leitura:

«que razão há para dar o fidalgo de quatro dias na Índia seu voto nas cousas árduas (...) quando há cavaleiros honrados, e velhos, que as viram e trataram e que de tudo podem dar muito boa e certa informação?»⁴¹

Em conclusão, na Índia portuguesa se enraizou e desenvolveu toda a sua produção e projecto de vida. Nessa qualidade, assumiu-se como a voz dessa Índia: narrou-lhe os sucessos, criticou-lhe os desvios, alvitrou-lhe os remédios, guardou-lhe o espólio documental. Numa palavra, preservou-lhe a memória.

⁴¹ *Década Quinta*, liv. IV, cap. 11, p.384 da edição da Régia Oficina Tipográfica (Lisboa, 1779).

O PRIMEIRO SOLDADO PRÁTICO DE DIOGO DO COUTO E OS SEUS CONTEMPORÂNEOS

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
Nuno Vila-Santa, em 28 de março

Introdução

O Soldado Prático de Diogo do Couto é uma das obras do polémico escritor mais conhecidas, a par das suas conhecidas e variadas Décadas. Porém, a versão do Soldado Prático mais divulgada foi a que o cronista compôs em inícios do século XVII, tendo ficado relegada para o esquecimento durante bastante tempo a primeira versão do Diálogo do Soldado Prático de meados do século XVI. Graças ao apurado trabalho de Coimbra Martins esta versão pôde ser reconstituída na sua plenitude, revelando as imensas diferenças entre a primeira e a segunda versão¹. A primeira versão do Soldado Prático cuja redacção se coloca normalmente em 1564² corresponde assim ao primeiro escrito conhecido que chegou à actualidade de Diogo do Couto. Se este facto, por si só, justifica o interesse em abordar esta primeira versão, importa desde já realçar a possível influência dos contemporâneos de Couto na sua escrita mas também a influência que esta primeira versão poderá ter tido em escritos arbitristas posteriores.

Na época em que o soldado Diogo do Couto finalizava a redacção do que hoje se designa por Primeiro Soldado Prático, outros autores escreviam as conhecidas Relações em torno dos diversos problemas que o Estado da Índia enfrentava. Entre estas relações contam-se: a do vice-provincial jesuíta padre Belchior Nunes Barreto de Janeiro de 1566³, a do capitão e vedor de Cochim João da Fonseca de 1567⁴, a do arcebispo D. Jorge Temudo de 1569⁵, a do visitador Alessandro Vallignano de Dezembro de 1575⁶,

¹ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro Soldado Prático*, introdução, ensaio de leitura, glossário e índice onomástico por António Coimbra Martins, Lisboa, CNCDP, 2001, p. 219.

² Cf. *Idem*, p. 19; LOUREIRO, Rui Manuel, *A biblioteca de Diogo do Couto*, Lisboa, Instituto Cultural de Macau, 1998, p. 58; CRUZ, Maria Augusta Lima, “A pena das armas – discursos de três soldados práticos sobre a Índia nos finais do século XVI”, *Portas Comunicantes – Revista Lusófila Centro-Europeia*, Budapeste, Universidade de Elte, 2001, p. 38.

³ Dirigida ao provincial jesuíta de Portugal (Cf. Carta do Padre Belchior Nunes Barreto ao Padre Jaime Lainez, Cochim, 20. I.1566 – *Documenta Indica* (doravante DI), vol. VI, Roma, Monumenta Historica Societa Iesu, 1960, doc. 108, pp. 673-714).

⁴ Dirigida a um membro do conselho de D. Sebastião (Cf. WICKI, Joseph S. J., *Duas relações sobre a situação da Índia Portuguesa nos anos de 1568 e 1569*, separata Stvdia, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, pp. 138-183).

⁵ Dirigida a D. Sebastião em resposta a carta circular (Cf. *Idem*, pp. 183-220)

⁶ Dirigida ao provincial jesuíta de Portugal (Cf. Carta de Alessandro Vallignano ao Padre Manuel Rodrigues, Goa, 31.XII.1575 - DI, vol. X, doc. 19, pp. 387-412).

o Primor e Honra de Vida Soldadesca no Estado da Índia de autor anónimo provavelmente de 1578⁷, e já nos inícios do século XVII a Reformação do Governo e Milícia do Estado da Índia Oriental de Francisco Rodrigues da Silveira⁸. A estes acrescentou-se também em inícios do século XVII a segunda versão do Soldado Prático. Tendo presente a consonância cronológica destes escritos arbitristas com a redacção do Primeiro Soldado Prático de Diogo do Couto, procuraremos analisar o contexto político-cultural de escrita do Primeiro Soldado Prático, estudar as principais semelhanças e diferenças para com os escritos seus contemporâneos e, por fim, analisar qual o impacto à sua época.

Para atingir estes objectivos abordaremos brevemente a carreira de armas e de letras de Diogo do Couto, procurando compreender as principais influências culturais e políticas de Couto para a redacção do seu Primeiro Soldado olhando à globalidade da sua carreira de soldado e de escritor. Em momento posterior, debruçar-nos-emos sobre os sentidos das escolhas de Couto para o Primeiro Soldado Prático de forma a melhor compreender as semelhanças e divergências para com os seus contemporâneos. Finda essa análise será possível questionar qual o impacto da obra à sua época e também reflectir sobre a sua importância no âmbito da carreira de escrita de Diogo do Couto.

1. O soldado Diogo do Couto e a sua carreira de armas e letras (1542-1616)

Como é conhecido, os primeiros anos de vida de Diogo do Couto giraram em torno do seu serviço na casa do Infante D. Luís⁹, irmão de D. João III e protagonista de peso na corte portuguesa de Quinhentos¹⁰. Tendo iniciado o seu serviço àquele Infante aos dez anos de idade e por ter nascido em 1542 admite-se o ano de 1552 como o ano da sua iniciação junto do Infante D. Luís. A sua entrada ao serviço deste Infante encontra-se relacionada com o facto de seu pai, Gaspar do Couto, ter participado na jornada de Tunes com D. Luís, por ele ter sido armado cavaleiro nessa ocasião e desde então integrar a sua Casa. A morte deste Infante, em 1555, seguida pouco depois pela do seu

⁷ Cf. *Primor e honra da vida soldadesca no Estado da Índia*, edição de Laura Monteiro Pereira, Maria Augusta Lima Cruz e Maria do Rosário Laureano Santos, Ericeira, Editora Mar de Letras, 2003, p. 28.

⁸ Cf. SILVEIRA, Francisco Rodrigues, *Reformação da milícia e governo do Estado da Índia Oriental*, edição de Luís Filipe Barreto, George Davison Winius e Benjamim N. Teensma, Lisboa, Fundação Oriente, 1996.

⁹ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, “Introdução” in *Diogo do Couto orador. Discursos oficiais proferidos na Câmara de Goa*, edição de Maria Augusta Lima Cruz, Rui Manuel Loureiro e Nuno Vila-Santa, Portimão, Arandis, 2016, p. 15.

¹⁰ Sobre a importância desta figura veja-se o artigo de DESWARTE-ROSA, Sylvie, “Espoirs et désespoir de l’infant D. Luís”, *Mare Liberum*, nº 3, 1991, pp. 243-298. Recorde-se ainda que Helder Carvalhal têm em preparação uma dissertação de doutoramento, sob orientação de Mafalda Soares da Cunha e Isabel dos Guimarães Sá, sobre este Infante intitulada “A Casa e Senhorio do Infante D. Luís: estrutura, clientela e relações de poder (1521-1555).”

pai, motivaram a partida de Diogo do Couto para a Índia na armada de 1559¹¹ na qual seguiam os primeiros inquisidores da Índia, o primeiro arcebispo de Goa, D. Gaspar de Leão Pereira, bem como os bispos de Cochim e Malaca, respectivamente, D. Jorge Temudo e D. Jorge de Santa Luzia. Procurando alcançar honra e proveito no serviço na Ásia, ainda hoje se debate qual a origem social da família de Couto e o seu impacto na sua partida para a Índia.

Normalmente considerado como provindo de um escalão baixo do grupo nobiliárquico, um aspecto relevante destes primeiros anos de Couto é a influência que sobre ele terá exercido o Infante D. Luís, modelo do príncipe cortesão renascentista que Couto posteriormente não deixou de ter presente na redacção das suas Décadas. Essa influência é visível na forma como, já cronista-mor da Ásia, analisou e avaliou decisões políticas quer de D. João III, quer de D. Sebastião, os quais foram avaliados à luz do seu julgamento do príncipe cortesão que para ele simbolizara o Infante D. Luís¹². A ligação com este Infante pode também ter sido decisiva para o interesse que Couto evidenciou desde cedo de na Ásia aliar uma carreira de armas com o exercício da escrita. Este aspecto está ligado à sua passagem, ainda antes de partir para a Índia, pelo colégio jesuíta de Santo Antão e pelo mosteiro de Benfica. Nestes teve aulas com o jesuíta Manuel Álvares e com Frei Bartolomeu dos Mártires, posterior arcebispo de Braga¹³. Data dessa fase o seu conhecimento de D. António, Prior do Crato, filho natural do referido Infante¹⁴ bem como o interesse pelo jovem Couto nas letras.

Os primeiros dez anos de milícia de Couto no Estado da Índia, em termos do que terá sido a sua trajectória militar, são pouco conhecidos pois para eles apenas se conhecem as referências posteriores que Couto fez de si próprio nas Décadas. Assim, chegando à Índia em tempo do vice-rei D. Constantino de Bragança (1558-1561), a que parece ter sido a sua primeira missão foi a jornada de Surrate de Abril de 1561¹⁵. Tratou-se da segunda tentativa gorada de ocupar aquele porto na costa guzerate que fecharia o controlo português da enseada de Cambaia. Mas, o importante nesta missão foi a relação estabelecida com o capitão indigitado pelo vice-rei D. Constantino e de quem o soldado Diogo do Couto se tornou particularmente próximo: D. António de Noronha. O então ainda futuro vice-rei da Índia chegou a ter ordem de prisão do vice-rei por falhar a ocupação de Surrate. Desconhece-se o posicionamento de Couto perante tal situação, apenas se sabendo que permaneceu na Índia quando D. António de Noronha partiu para o Reino.

¹¹ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, "Introdução" in *Op. Cit.*, p. 15.

¹² Cf. MONIZ, Maria Celeste, *Glória e miséria nas décadas da Ásia de Diogo do Couto*, Lisboa, Edições Colibri, 2004, pp. 38-42.

¹³ Cf. FARIA, Manuel Severim de, *Discursos Políticos Vários*, Évora, por Manuel Carvalho impressor da Universidade, 1624, fls. 148v.-149.

¹⁴ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, "Introdução" in *Op. Cit.*, p. 15. A sua ligação ao Prior do Crato não terá sido fácil, motivo pelo qual se coloca a hipótese de após o falecimento do Infante esse ter sido mais um motivo da partida de Diogo do Couto para a Índia (Cf. MONIZ, Maria Celeste, *Op. Cit.*, p. 39).

¹⁵ Cf. COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, 1783, VII, ix, 11-12.

Relativamente ao período de governação do vice-rei D. Francisco Coutinho, 3º conde de Redondo (1561-1564) e do governador João de Mendonça (1564) nada se sabe do percurso de Couto. O momento seguinte de presença do soldado Couto em acções militares encontra-se na ocupação de Mangalor¹⁶, em 1568, ao lado do vice-rei D. Antão de Noronha (1564-1568) e do capitão D. Francisco Mascarenhas, o futuro primeiro vice-rei da Índia a ser nomeado por D. Filipe I. A participação de Couto nesta jornada insere-se na proximidade e amizade que confessa ter tido com o vice-rei D. Antão de Noronha, quando se refere ao seu governo na Década VIII. Homem de reflexão e diálogo mais do que acção enérgica¹⁷ como foi o seu sucessor D. Luís de Ataíde (1568-1571), D. Antão de Noronha parece ter sido claramente um dos vice-reis da preferência de Couto. Tal, contudo, não impediu Couto de afirmar que o seu vice-reinado fora marcado por diversos infortúnios político-militares que de alguma forma desmereciam a personalidade e intenções do vice-rei¹⁸.

A ligação pessoal de Diogo do Couto a este vice-rei ajuda a explicar o motivo de ter partido para o Reino para solicitar o despacho dos seus serviços junto de D. Sebastião, na armada que levava o vice-rei cessante D. Antão. Após alcançar autorização do novo vice-rei D. Luís de Ataíde para se deslocar ao Reino, Couto zarpou de Cochim em Janeiro de 1569. Fazia-o um ano após D. Sebastião ter assumido o governo do Reino e com a intenção de apresentar os seus serviços e muito provavelmente também aproveitar este facto para apresentar ao jovem monarca a sua primeira versão do Diálogo do Soldado Prático que finalizara precisamente durante os anos da governação de D. Antão de Noronha. No caminho para o Reino, aportou com D. Antão em Moçambique, onde se encontrou pessoalmente com o poeta Luís de Camões.

Como já foi sugerido por Charles Boxer¹⁹, não terá sido a primeira vez que se terá encontrado com Camões pois é possível que se tenham encontrado previamente em Goa. Este primeiro encontro entre ambos pode ter ocorrido desde o regresso de Camões à Índia em tempos do vice-rei D. Constantino de Bragança (1558-1561). Protegido de D. Francisco de Noronha, 2º conde de Linhares²⁰, Camões partiu para a Índia na armada de 1553 chegando a esta em tempo do vice-rei D. Afonso de Noronha (1550-1554)²¹. Este vice-rei não apenas era um membro da Casa de Vila Real, da qual descendia a Casa de Linhares, como provavelmente já o conhecera anteriormente por Camões ter prestado

¹⁶ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, *Diogo do Couto e a Década 8ª da Ásia*, vol. I, Lisboa, CNCDP/ INCM, 1993, livro III, caps. 3 e 5.

¹⁷ Cf. *Idem*, vol. I, p. 812.

¹⁸ Cf. VILA-SANTA, Nuno, O vice-reinado de D. Antão de Noronha (1564-1568) no contexto da crise do Estado da Índia de 1565-1575”, *Anais de História de Além-Mar*, vol. X, Lisboa, CHAM, 2010, p. 100.

¹⁹ Cf. BOXER, Charles, «Camões e Diogo do Couto: Irmãos em Armas e nas Letras», *Ocidente - Revista Portuguesa de Cultura*, Novembro de 1972 (número especial), p. 27.

²⁰ Cf. SARAIVA, José Hermano, *Elementos para uma nova biografia de Camões*, Lisboa, Academia das Ciências, 1978, p. 32.

²¹ Cf. *Idem*, p. 122; FARIA, Manuel Severim, *Op. Cit.*, fl. 96.

serviços em Ceuta nos anos finais da capitania de D. Afonso de Noronha²². Após servir este vice-rei e o vice-rei D. Pedro Mascarenhas (1554-1555)²³, Camões teve ordem de degredo para a China para onde o governador Francisco Barreto (1555-1558) o nomeou como provedor-mor dos defuntos²⁴. Após naufrágio na costa do Sião em que salvou os *Lusíadas* mas perdeu a sua amada, Camões aportou à Índia em 1560. Nesta permaneceu seguramente pelo menos durante os vice-reinados de D. Constantino de Bragança (1558-1561) e de D. Francisco Coutinho (1561-1564), figuras a quem Camões dedicou sonetos²⁵. É pois provável que Diogo do Couto o tenha encontrado em Goa por aqueles anos. Desta forma, o encontro em Moçambique em 1569 terá sido com elevada probabilidade um reencontro entre ambos. O interesse de ambos pela escrita poderá tê-los aproximado ainda na fase da estadia na Índia, apesar de se encontrarem em fases de vida distintas.

Enquanto Camões, dezoito anos mais velho que Couto, regressava ao Reino no auge da sua carreira militar²⁶, Couto acabara de iniciar a sua. Tal não obstou, contudo, a que o encontro pudesse ter sido relevante para ambos. Se assumirmos como verdadeira a afirmação de Couto na década VIII de que Camões vivia então pobre, comia de amigos e solicitou um comentário dos *Lusíadas*²⁷, percebe-se novamente como a cumplicidade então evidenciada poderia ter raízes anteriores. Desconhece-se este comentário de Couto aos *Lusíadas* a despeito de existirem referências seguras de que terá sido realizado até ao Canto V e de que teria sido enviado por Couto ao seu amigo Fernando de Castro Pereira²⁸. Apesar de Coimbra Martins inicialmente colocar dúvidas quanto ao pedido do poeta a Couto, sobretudo porque Couto só se refere a Camões quando este já tinha

²² Cf. FARIA, Manuel Severim de, *Op. Cit.*, fl. 97v.

²³ Cf. *Idem*, fl. 97. Para mais detalhaes da capitania de D. Afonso de Noronha em Ceuta, a qual decorreu entre 1538 e 1549: Cf. VILA-SANTA, Nuno, *D. Afonso de Noronha Vice-Rei da Índia. Perspectivas do Reino e do Império em meados de Quinhentos*, Lisboa, CHAM, 2011, pp. 35-57.

²⁴ Cf. FARIA, Manuel Severim de, *Op. Cit.*, fl. 97; MARTINS, António Coimbra, «Camões et Couto», *Les Cultures Ibériques en Devenir. Essais publiés en hommage à la mémoire de Mareei Bataillon (1895-1977)*, Paris, Fondation Singer-Polignac, 1979, p. 697. Em causa, terá estado a apresentação pública por Camões de umas rimas que terão desagradado ao governador. A crítica de Camões surge num soneto de elogio a D. Constantino no qual censura Francisco Barreto (Cf. *Lírica Completa. Luís de Camões*, vol. III, prefácio e notas de Maria de Lourdes Saraiva, Lisboa, INCM, 2002, pp. 219-255).

²⁵ Cf. FARIA, Manuel Severim de, *Op. Cit.*, fl. 102 e 104; *Lírica...*, vol. I, pp. 238, 244, 246-249, vol. II, p. 261, vol. III, pp. 219-225. Sobre a relação de mecenato entre Luís de Camões e D. Francisco Coutinho veja-se o nosso artigo, submetido para a revista *Hispania Sacra*, “Between Renaissance and Counter-Reformation: shapping the historical memory of D. Francisco Coutinho, 3^o earl of Redondo”.

²⁶ Cf. MARTINS, António Coimbra, “Camões...”, p. 692.

²⁷ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, *Diogo do Couto...*, vol. I, livro III, cap. VIII, pp. 469-473. Para as problemáticas em torno da veracidade deste testemunho de Couto intimamente ligadas à problemática da década VIII vejam-se: MARTINS, António Coimbra, “Camões...”, p. 699 e CRUZ, Maria Augusta Lima, “Camões e Diogo do Couto” in *Dicionário de Luís de Camões*, coordenação de Vítor Aguiar e Silva, Alfragide, Caminho, 2011, pp. 136-138.

²⁸ Cf. MARTINS, António Coimbra, “Camões...”, pp. 699-702.

falecido e era já autor consagrado²⁹, o que poderia contribuir para tornar a sua obra mais conhecida ao seu tempo invocando a sua ligação ao poeta, existem indícios que fortalecem a hipótese do pedido ter mesmo existido. Como refere Maria Augusta Lima Cruz, mesmo não se conhecendo este comentário de Couto aos *Lusiadas*, terá sido o perfil de colecionador de documentos e narrativas históricas de Couto que poderá ter suscitado o pedido de Camões³⁰. Na óptica de afinar essas mesmas narrativas históricas da chegada dos Portugueses à Ásia que como se sabe marcavam presença nos primeiros cantos dos *Lusiadas*, quem melhor do que Couto poderia comentar os *Lusiadas*, tendo em conta que o futuro cronista desde cedo se procurara informar desses mesmos acontecimentos, colecionando documentos e relatos?

Se deste ponto de vista, o encontro poderá ter sido relevante para Camões a ponto de Couto transcrever na década VIII um soneto que Camões lhe dedicara naquela ocasião³¹, não menos marcante terá sido para Couto, o qual provavelmente encarou com admiração a obra e vicissitudes de vida do poeta. Essa admiração levou, aliás, mais tarde, Couto a citar e parafrasear diversas partes dos *Lusiadas* e dos sonetos de Camões, como várias investigações têm revelado³². Por outro lado, tendo à data, Diogo do Couto pronto o seu Primeiro Soldado Prático que tencionava apresentar ao rei, não será de excluir a hipótese de o ter apresentado a Camões e até possivelmente de ter beneficiado de comentários que este possa ter feito à obra. Na medida em que Couto não era à data um soldado tão experiente como Camões, o qual aliás cursara destinos fora do subcontinente indiano ao contrário de Couto, e que o Diálogo pode ter sido adaptado em relação ao original, a hipótese de Camões ter sido mais uma das influências indirectas e não assumidas no Primeiro Soldado Prático é real. Todas estas problemáticas colocam não apenas Couto e Camões como irmãos em armas e letras no seu tempo como os designou Charles Boxer³³, como podem contribuir ainda para explicar a razão de Camões ter chegado ao Reino na mesma armada que trazia Diogo do Couto³⁴. Não esquecendo os desaguisados que tinham afastado Camões de Pero Barreto Rolim, o capitão de Moçambique que acolhera Camões à sua chegada à região³⁵, e que lhe tinham dificultado o seu regresso ao Reino, é possível que também aqui Couto possa ter intercedido junto do vice-rei D. Antão no sentido de embarcar o poeta para Lisboa. Uma vez mais vem à tona a ligação de Couto com este vice-rei. É importante não esquecer que D. Antão era também um membro da

²⁹ Cf. *Idem*, p. 699.

³⁰ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, “Camões...”, p. 139.

³¹ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, *Diogo do Couto...*, vol. I, livro III, cao. VIII, p. 471.

³² Cf. *Ibidem*; MARTINS, António Coimbra, “Camões...”, pp. 692-696; MATOS, M. Vitalina Leal de, «Camões lido por Diogo do Couto no “soldado prático”», *IV Reunião Internacional de Camonistas - Actas*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1984, pp. 359-372.

³³ Cf. BOXER, Charles, *Op. Cit.*

³⁴ Cf. *Idem*, p. 27; MARTINS, António Coimbra, “Camões...”, p. 692; CRUZ, Maria Augusta Lima, “Camões...”, p. 135.

³⁵ Cf. FÁRIA, Manuel Severim de, *Op. Cit.*, fl. 105.

Casa de Vila Real e como tal primo de D. Francisco de Noronha, 2º conde de Linhares e mecenas de Camões.³⁶ Desta forma, o embarque do poeta não seria para D. Antão algo que lhe suscitasse oposição.

Ainda antes da chegada a Portugal, Diogo do Couto e Camões assistiram ao falecimento a bordo de D. Antão³⁷. Durante o ano de 1570, e já no Reino, Couto foi recebido por D. Sebastião em Almeirim. No encontro com D. Sebastião sabe-se que Couto lhe entregou o correio da Índia e o informou de todos os acontecimentos mais recentes na Ásia Portuguesa³⁸. É desconhecido se Couto falara ao *Desejado* de Camões, apenas sendo certo que o poeta não o acompanhou à audiência com o rei. Tal como sugere Coimbra Martins provavelmente apresentou também a sua primeira versão do Soldado Prático³⁹. Será espectável que tenha pedido apoio régio não apenas para o seu despacho mas também para uma possível publicação da sua primeira obra. Infelizmente não se conhece a resposta do rei a Diogo do Couto, apenas se sabendo que no ano seguinte de 1571 Couto partiu para a Índia na companhia do amigo D. António de Noronha, a quem o *Desejado* confiara o cargo de vice-rei da Índia e a obrigação de separar o governo da Índia do de Malaca confiado a António Moniz Barreto⁴⁰.

Na sequência do regresso definitivo de Couto à Índia, é o próprio que narra na Década IX como o vice-rei D. António de Noronha (1571-1573) o nomeou como feitor dos armazéns de Goa e tinha o hábito de se aconselhar de matérias políticas com ele⁴¹. Estes factos explicam que o tempo deste vice-rei tenha sido “um mar de rosas” para Couto na feliz expressão de Coimbra Martins⁴². Por isso mesmo, Couto se insurgiu com a deposição deste vice-rei ordenada por D. Sebastião, em 1573, e mais ainda com a sua substituição pelo governador António Moniz Barreto (1573-1577) como relata na década IX⁴³. A governação de Moniz Barreto significou para Couto um momento de afastamento em relação ao poder político e demonstra como não se deve dar por adquirida a sua proximidade de todos os governadores e vice-reis da Índia com quem conviveu e de quem escreveu crónicas. O caso do governador António Moniz Barreto é disso um exemplo paradigmático.

³⁶ O que não implica que Camões tenha feito elogio posterior de D. Antão de Noronha, algo que não sucedeu (Cf. SARAIVA, José Hermano, *Op. Cit.*, pp. 129-130).

³⁷ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, *Diogo do Couto....*, vol. I, livro V, cap. VIII.

³⁸ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro....*, p. 16.

³⁹ Cf. *Idem*, p. 19; LOUREIRO, Rui Manuel, *Op. Cit.*, p. 58; CRUZ, Maria Augusta Lima, “A pena...”, p. 39.

⁴⁰ Cf. COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, Lisboa, Régia Oficina Typográfica, 1786, IX, 1.

⁴¹ Cf. *Idem*.

⁴² Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro....*, p. 239.

⁴³ Cf. COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, IX, 26. Para a análise dos acontecimentos deste período: Cf. VILA-SANTA, Nuno, “Revisitando o Estado da Índia nos anos de 1571 a 1577”, *Revista de Cultura*, Macau, nº 36, 2010, pp. 88-112.

Noutros casos como o do governador D. Diogo de Meneses (1577-1578) fica por esclarecer qual a relação que estabeleceu com este⁴⁴. Já para o segundo vice-reinado de D. Luís de Ataíde, 3º conde de Atouguia (1578-1581), é conhecida a admiração de Couto pela acção político-militar desta figura, apesar da clara censura à personalidade considerada pelo cronista arrogante e ativa de Ataíde⁴⁵. Quanto ao governador Fernão Teles de Meneses (1581) e ao vice-rei D. Francisco Mascarenhas, 1º conde de Santa Cruz (1581-1584) existem indícios de que os seus tempos de governação terão sido benéficos para Couto pois eram seus conhecidos desde a jornada de ocupação de Mangalor de 1568. Com Teles de Meneses, partilhara Couto o navio em 1568⁴⁶. Não existem indícios conhecidos que apontem para afastamento ou tensões com o vice-rei D. Duarte de Meneses (1584-1588)⁴⁷. Já relativamente ao governador Manuel de Sousa Coutinho (1588-1591), apesar de Couto não realizar o elogio da sua figura e governo na reduzida Década XI⁴⁸, é importante relembrar que este governador deve ter patrocinado implicitamente o primeiro pedido de Couto a D. Filipe I para ser nomeado como guarda-mor do arquivo de Goa e cronista da Ásia, o qual ocorreu em 1589⁴⁹. Para tal concorreu a crescente cumplicidade que Couto criara com sucessivos governadores e vice-reis e também a necessidade sentida à época na Índia de se dar continuidade à redacção, interrompida desde o falecimento de João de Barros, das Décadas da Ásia⁵⁰. Além disso, sabe-se que foi durante a década de 1580 que Couto ocupou a capitania de Tarapor em Damão⁵¹, o que novamente aponta para a sua proximidade aos governantes desta época.

Já o tempo do vice-rei Matias de Albuquerque (1591-1597) foi particularmente difícil para Couto. Apesar de ter sido durante o tempo deste vice-rei, mais precisamente em 1595, que se confirmou a sua nomeação oficial como guarda-mor e cronista da

⁴⁴ Em causa está a ausência da crónica de Couto para este período (Cf. nota seguinte). Sobre a problemática das diversas Décadas de Couto: MARTINS, António Coimbra, “Sobre as Décadas que Diogo do Couto deixou inéditas”, *Arquivos do Centro Cultural Português*, Paris, 1971, pp. 272-355.

⁴⁵ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, *Diogo do Couto...*, vol. I, p. 814. De notar que esta afirmação de Couto se refere ao primeiro mandato vice-real de D. Luís de Ataíde (1568-1571), em que Couto esteve ausente da Ásia. Já relativamente ao seu segundo governo enquanto vice-rei não se conhece a segunda parte da década IX na qual Couto narraria os acontecimentos da Índia de 1575 a 1580. Estando à data Couto já casado e radicado na Índia, não parece crível que tenha mudado de opinião em relação a Ataíde até tendo em conta as difíceis circunstâncias da governação relacionadas com o contexto da crise dinástica (Cf. VILA-SANTA, Nuno, *Entre o Reino e o Império: A carreira político-militar de D. Luís de Ataíde*, Lisboa, ICS/Câmara Municipal de Peniche, 2015, pp. 253 e seguintes).

⁴⁶ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, *Diogo do Couto...*, vol. I, livro III, cap. 5.

⁴⁷ Aliás visíveis nas palavras de Couto quando faz o elogio deste vice-rei na Década X (Cf. COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, Lisboa, Régia Oficina Typográfica, 1788, X, x, 19).

⁴⁸ Cf. COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, Lisboa, Régia Oficina Typográfica, 1789, XI, 12. Relembre-se que a versão da Década XI que se conhece foi composta por Couto após se ter perdido o original que seria naturalmente mais extenso.

⁴⁹ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, “Introdução” in *Op. Cit.*, p. 16.

⁵⁰ Nesse mesmo sentido já se pronunciara o arcebispo D. Jorge Temudo a D. Sebastião na sua relação de 1569. Cf. WICKI, Joseph, *Duas...*, p. 214.

⁵¹ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, p. 78.

Ásia, existem indícios de uma relação tensa. Não apenas porque este vice-rei, bisneto do governador Afonso de Albuquerque (1509-1515), se negou a conceder-lhe espaço para a criação do arquivo de Goa, como, mesmo depois disso, procurou interferir no acesso de Couto a documentos oficiais que necessitava para redigir as suas *Décadas da Ásia*⁵². Estas tensões são aliás evidentes no facto de na curta *Década XI*, Couto dedicar escassas páginas ao governo de seis anos deste vice-rei, mesmo considerando as palavras elogiosas que lhe dedica⁵³. Talvez também por isso a principal fonte utilizada para o governo deste vice-rei seja outra crónica da mesma época e não Couto⁵⁴.

O contraste com a crónica XII, apesar de ser conhecida na sua plenitude, escrita para o seu sucessor não podia ser maior. O primeiro vice-reinado de D. Francisco da Gama, 4º conde da Vidigueira (1597-1600) e bisneto de Vasco da Gama, alterou substancialmente a situação do cronista. D. Francisco tornou-se no grande protector e mecenas de Diogo do Couto. Como é sabido, Couto não apenas respondeu ao seu apelo de compor o *Tratado dos Gama*⁵⁵, como ainda lhe dirigiu uma *Oração* por ocasião da construção de uma estátua evocativa de Vasco da Gama⁵⁶. Não admira, por isso, que D. Francisco tenha tido também importante papel na publicação de algumas das *Décadas* de Diogo do Couto⁵⁷.

Foi precisamente a partir dos últimos anos do século XVI e num ritmo verdadeiramente frenético que Diogo do Couto redigiu as *Décadas IV a XII*, com diferentes destinos posteriores⁵⁸. Esse estatuto de cronista da Ásia que por então redigia as *Décadas* e se tornara suficientemente próximo do poder, explica a razão de Couto ter sido o orador oficial por ocasião da entrada dos vice-reis Aires de Saldanha (1600-1605), D. Martim Afonso de Castro (1605-1607), do governador André Furtado de Mendonça (1609) e dos vice-reis Rui Lourenço de Távora (1609-1612) e D. Jerónimo de Azevedo (1612-1617)⁵⁹. Apesar do conteúdo bastante crítico destas orações, o estatuto político de Diogo do Couto à época estava já suficientemente consolidado para que pudesse ser o orador formal de cada novo vice-rei mesmo que isso não significasse a concessão do hábito de Cristo que sempre pediu e não alcançou em vida⁶⁰. Em toda esta trajectória Diogo do

⁵² Cf. MARTINS, António Coimbra, *História de Diogo do Couto e seus livros*, separata da revista da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1991, p. 79

⁵³ Cf. COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, XI, 35.

⁵⁴ Cf. VIGNATI, Antonella, "Vida e Acções de Mathias de Albuquerque, Capitão e Viso-Rei da Índia" in *Mare Liberum*, nº 15 (Junho de 1998), CNPCDP, 1999, pp. 139-245; IDEM, nº 17 (Junho de 1999), CNPCDP, 1999, pp. 269-360; WICKI, José, "Matias de Albuquerque, 16º vice-rei da Índia, 1591-1597" in separata *IV Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, pp. 1-22

⁵⁵ Cf. MARTINS, António Coimbra, *História...*, p. 80.

⁵⁶ Cf. *Diogo do Couto orador...*, oração 7. Tratou-se da segunda ocasião em que tal foi feito após a primeira tentativa durante o primeiro governo de D. Francisco da Gama.

⁵⁷ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, p. 173.

⁵⁸ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, "Introdução" in *Op. Cit.*, p. 17; LOUREIRO, Rui Manuel, *Op. Cit.*, p. 63.

⁵⁹ Cf. *Diogo do Couto orador...*, orações 1-4.

⁶⁰ Cf. MARTINS, António, *História...*, p. 94.

Couto começou por ser um simples soldado e evoluiu, sobretudo, após o seu segundo regresso definitivo à Índia e casamento nesta com D. Luísa de Melo⁶¹, para uma figura incorporada no “sistema” que não cessou de criticar. Também em busca das motivações profundas dessas críticas de Couto na fase final da sua vida é momento de detalhar as suas origens longínquas no Primeiro Soldado Prático.

2. Diogo do Couto e as escolhas no Primeiro Soldado Prático

Ao publicar a primeira versão do Soldado Prático, Coimbra Martins considerou que a data final de redacção era a de 1564 sobretudo tendo em conta que no Diálogo o Soldado afirmava que só assistira ao primeiro ano de governo do vice-rei D. Antão de Noronha⁶². Uma análise mais geral aos acontecimentos políticos-militares referidos no Primeiro Soldado Prático confirma que estes não ultrapassam aquele ano. Mas, tal não significa que o Diálogo não possa ter sofrido intervenções posteriores a esta data, desde logo pelos múltiplos contactos que Couto estabeleceu na Índia mas também tendo em conta as escolhas que efectuou para o mesmo.

Uma das principais escolhas do futuro cronista da Ásia prende-se precisamente com a ideia de compor um diálogo entre um vice-rei ficcional sem experiência da Ásia à data da sua indigitação e um soldado experiente com quarrenta anos de milícia da Índia. Esta escolha desde logo contrastava com o estilo de escrita dos contemporâneos de Couto que se elencaram na Introdução e que redigiam por então as Relações com um estilo literário distinto e com intenções também diversas das planeadas por Couto para o seu Soldado Prático. De facto, na figura ficcional dificilmente poderemos ver o próprio Diogo do Couto que à data tinha apenas cinco anos de milícia, não sendo portanto uma figura experiente no prisma militar. Já a escolha de Couto de um vice-rei ficcional sem experiência da Ásia à data da nomeação enquadra-se numa problemática que se vinha vivendo no Estado da Índia até ao ano que Couto terminara a redacção: a da nomeação sucessiva de vice-reis sem experiência da Ásia. Assim sucedera desde que em 1550 D. João III nomeara pela primeira vez uma figura inexperiente da Ásia para suceder ao governador D. João de Castro: o vice-rei D. Afonso de Noronha (1550-1554). Em 1554, o *Piedoso* indigitou para o cargo o também inexperiente vice-rei D. Pedro Mascarenhas (1554-1555). Já os regentes D. Catarina e D. Henrique nomearam também dois vice-reis sem experiência da Ásia: D. Constantino de Bragança (1558-1561) e D. Francisco Coutinho, 3º conde de Redondo (1561-1564). Isto é, apenas a indigitação de D. Antão de Noronha, em 1564, sintomaticamente no ano em que Couto concluiu a redacção do Primeiro Soldado, invertera esse cenário pois D. Antão tinha experiência da Ásia desde o tempo de governo do seu tio D. Afonso de Noronha⁶³.

⁶¹ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, p. 19; Cf. MONIZ, Maria Celeste, *Op. Cit.*, p. 40.

⁶² Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, cap. 26, p. 548.

⁶³ Cf. VILA-SANTA, Nuno, “O Vice-reinado...”, p. 66.

Tendo em conta os claros intuitos pedagógicos do Primeiro Soldado Prático⁶⁴, existem assim poucas dúvidas de que Diogo do Couto procurou aproveitar-se da nomeação sistemática pela Coroa de vice-reis sem experiência da Ásia para compor o seu Diálogo e o poder apresentar como um futuro manual de governança para outros vice-reis que pudessem vir a ser nomeados sem experiência asiática. Talvez também mercê desta situação e até tendo em conta que o Primeiro Soldado Prático é visto como “um mostruário de vice-reis”⁶⁵ é possível constatar que a figura do vice-rei ficcional tinha por detrás afinal um vice-rei modelar. Em nossa opinião esse vice-rei era D. Pedro Mascarenhas (1554-1555), figura que Couto só poderá ter conhecido no Reino por não se encontrar na Índia à data do seu governo e por D. Pedro ter falecido em Goa, mas da qual de certo muito terá ouvido falar a partir do momento em que aportou à Ásia. A governação de Mascarenhas contribuiu para criar a ideia de que fora um vice-rei bem-sucedido uma vez que não chegara a ter tempo de defrontar os principais problemas de governo asiático por apenas ter governado nove meses. Para esta convicção da figura de Mascarenhas como vice-rei modelar concorre o facto de ser o vice-rei mais vezes citado elogiosamente em todo o Diálogo, se excluirmos as assumidas preferências do Soldado pelos governadores Nuno da Cunha (1529-1538) e Martim Afonso de Sousa (1542-1545) os quais na narrativa pertencem à época dourada⁶⁶, bem como o facto de Mascarenhas ser o único que se encaixa no perfil traçado pelo Soldado relativamente ao vice-rei indigitado. Era este vice-rei de elevado estatuto social, tinha grande renda, não tinha filhos, tinha experiência de combate em Marrocos e fora embaixador em França e Roma⁶⁷. De todos os vice-reis citados no Diálogo D. Pedro Mascarenhas era o único que preenchia todos estes requisitos⁶⁸. Ademais, e como veremos adiante, o Soldado não hesitou em classificá-lo como o mais sério de todos os vice-reis que tinham governado a Índia.

Estas escolhas do soldado Diogo do Couto evidenciam ainda mais uma tentativa de diferenciação relativamente aos seus contemporâneos, também baseada no seu menor estatuto político e social à época quando comparado com estes. Não sendo uma figura oficialmente do “sistema” (um vice-provincial, um visitador, um capitão ou vedor, um arcebispo), Couto saberia que teria menos hipóteses de ser escutado pelo rei. Nesse sentido, a escolha por um Diálogo e pelo vice-rei ficcional sem experiência da Ásia eram absolutamente decisivas como estratégia de diferenciação.

⁶⁴ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, p. 171; CRUZ, Maria Augusta Lima, “A pena...”, p. 39.

⁶⁵ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, p. 24.

⁶⁶ Cf. *Idem*.

⁶⁷ Cf. *Idem*, p. 29.

⁶⁸ Cf. VILA-SANTA, Nuno, “D. Pedro Mascarenhas” in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* – www.cham.fcsh.unl.pt/eve. Destaque-se ainda que D. Pedro Mascarenhas foi com elevada probabilidade embaixador português junto de Francisco I de França aquando do seu regresso da embaixada a Carlos V em Bruxelas durante o ano de 1529 por se saber que regressou passando pela corte francesa (Cf. Cf. *Relações de Pero de Alcáçova Carneiro Conde da Idanha do tempo que ele e seu pai, António Carneiro, serviram de secretários (1515 a 1568)*, edição de Ernesto de Campos Andrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1937, p. 61).

Todavia, estas escolhas encontram-se também intimamente ligadas à sua intenção de poder vir a alcançar uma publicação da obra. Para tal concorre o intuito pedagógico e a questão do manual de governança, mas também o perfil de toda uma carreira de armas e de letras que Couto sempre evidenciou. Por outras palavras, o facto de à data Diogo do Couto apenas ter cinco anos de milícia não implica que não tivesse intenção de destacar-se também como um escritor, aliando o ideal renascentista da pena e das armas. Por outro lado, é difícil de negar que terão existido influências na escrita nesta primeira versão do Soldado Prático por não ser expectável que um soldado com apenas cinco anos de milícia pudesse pronunciar-se sobre a variedade de assuntos presentes no Diálogo se não tivesse tido conselho de figuras mais experientes. Entre estas conta-se provavelmente o vice-rei D. Antão de Noronha de quem se viu Couto foi próximo e amigo. Tendo em conta que a finalização da redacção decorreu no vice-reinado de D. Antão e que foi no seu governo que emergiu a crise político-militar de 1565-1575⁶⁹, a qual constituiu uma motivação para a escrita do Primeiro Soldado Prático mas também das relações suas contemporâneas sobretudo na busca de panaceias para o Estado da Índia, a intervenção de D. Antão torna-se ainda mais verosímil.

Outras intervenções poderão ter ocorrido em função dos contactos pessoais que Diogo do Couto tinha à época e que são desconhecidos. Realce-se, aliás, que para a composição das Décadas Couto não se baseou unicamente em documentos, dando também lugar prioritário aos testemunhos pessoais que recolhera⁷⁰. É, portanto, possível que um fenómeno semelhante possa ter sucedido no Primeiro Soldado Prático até pelo facto de, à data, Couto ter menos experiência política e militar do que quando iniciou a redacção das suas Décadas no final de Quinhentos.

Esta problemática encontra-se ainda ligada à intencionalidade de apresentação da obra a D. Sebastião aquando da deslocação ao Reino para despacho dos seus serviços⁷¹, sendo crível que Diogo do Couto tenha apresentado ao *Desejado* a sua obra como uma proposta reformista para o Estado da Índia então a braços com a referida crise. Este aspecto é ainda reforçado pelo facto de em 1568 D. Sebastião numa das suas primeiras decisões governativas ter indigitado D. Luís de Ataíde como vice-rei da Índia com uma missão claramente reformista no âmbito da referida crise⁷². A questão que se colocava então a Couto era saber se o seu menor estatuto social mais do que as diferenças de estilo e de conteúdo do seu Primeiro Soldado Prático lhe permitiriam alcançar a atenção do rei e a desejada publicação. Infelizmente, os dados conhecidos sobre o seu encontro com o *Desejado* em 1570 não permitem esclarecer com clareza estas interrogações mas uma

⁶⁹ Cf. THOMAZ, Luís Filipe, “A Crise de 1565-1575 na História do Estado da Índia”, *Mare Liberum*, n.º 9, 1995, pp. 481-519.

⁷⁰ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, *Diogo do Couto...*, vol. II, p. 276.

⁷¹ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, p. 268.

⁷² Cf. VILA-SANTA, Nuno, *Entre o Reino e o Império: A carreira político-militar de D. Luís de Ataíde 1516-1581*, Lisboa, ICS/Câmara Municipal de Peniche, pp. 127-141.

comparação das diferenças e semelhanças com os contemporâneos ajuda a reequacionar certas problemáticas.

3. Couto e as semelhanças para com os seus contemporâneos

As semelhanças de conteúdo entre o Primeiro Soldado Prático de Diogo do Couto e os seus contemporâneos plasmam-se em várias temáticas. Uma das mais visíveis é a crítica aos triénios de governação vice-reais visível quando, por exemplo, Couto colocou o vice-rei indigitado para seis anos de governação⁷³ ou ainda quando colocou na boca do vice-rei D. Afonso de Noronha a afirmação de que o mandavam regressar ao Reino após quatro anos de governação justamente quando ele acabara de aprender a governar a Índia⁷⁴. A crítica sobe claramente de tom quando o Soldado afirma que em três anos nada se podia fazer de duradouro pois no primeiro ano o vice-rei informava-se, no segundo governava efectivamente mas no terceiro já estava a preparar a sua defesa pelo que os seus detractores dele diziam junto do rei⁷⁵.

Outro dos traços fortes de similitude prende-se com a crítica ao excessivo poder detido pelos vice-reis. À medida que o Diálogo avança constata-se mesmo a subida do tom da crítica. O Soldado começa por denunciar o que considera ser o escândalo da intervenção dos vice-reis na nomeação de oficiais de justiça⁷⁶ e no provimento de apani-guados seus nas rendosas viagens da China, Japão e Molucas⁷⁷. Posteriormente, denuncia o que designa como o maior escândalo da Índia portuguesa: a matrícula da Índia onde se assentavam os pagamentos de todos os soldados da Índia. Chamava-lhe o Soldado o “jardim dos vice-reis” narrando como o escrivão da matrícula já fora aconselhado por sucessivos confessores a resignar do cargo tais eram os pecados que se via forçado a cometer pela constante ingerência dos vice-reis nesta⁷⁸. A censura aos vice-reis inexperientes surge ainda mais clara quando o Soldado faz o elogio sistemático de todos os governadores de sucessão, encarados como figuras com mais experiência e prudência⁷⁹. Entre estes destaca-se aquele que até ao momento da sua escrita parecia ter sido o mais bem-sucedido: o governador Francisco Barreto (1555-1558). Couto terá privado com Barreto quando este aportou a Goa na sequência de uma tentativa fracassada de regresso ao Reino, em 1560⁸⁰, e sobretudo, em 1569, quando se encontrou com Luís de Camões em Moçambique e de novo com Francisco Barreto, à data capitão-mor da conquista e

⁷³ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, cap. 10, p. 420.

⁷⁴ Cf. *Idem*, cap. 4, pp. 381-382.

⁷⁵ Cf. *Idem*, cap. 18, p. 482.

⁷⁶ Cf. *Idem*, cap. 9, pp. 411-417.

⁷⁷ Cf. *Idem*, cap. 13, pp. 443-446.

⁷⁸ Cf. *Idem*, cap. 9, pp. 411-417.

⁷⁹ Cf. *Idem*, cap. 16, pp. 462-467.

⁸⁰ Cf. COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, Lisboa, Régia Oficina Typográfica, 1783, VI, viii, 13.

senhorio do Monomotapa⁸¹. Dele escreveu posteriormente que fora o “mais liberal do seu tempo”⁸².

A crítica ao rei pelas injustiças praticadas para com os soldados e excessivo favorecimento da fidalguia é também outro dos pontos de contacto com os contemporâneos. Nesta área, o Soldado começa por exigir vedores itinerantes para vigiarem localmente a actuação dos capitães de fortaleza e navios⁸³ e narra o episódio em que o Vice-Rei se lamenta ao Soldado que todos os grandes do Reino queriam que os seus filhos partissem com ele para a Índia pois já não existia África. Logo o Soldado alertava o Vice-Rei para o problema que estes fidalgos filhos dos grandes do Reino seriam mal chegasse à Ásia pois só exigiam estatuto, dinheiro, mercês e postos militares sem terem qualquer experiência prévia e era muito difícil os vice-reis conseguirem resistir às suas pressões⁸⁴. O escândalo de se nomearem familiares para cargos de elevada responsabilidade leva mesmo o Soldado a defender a extinção do segundo cargo da hierarquia militar do Estado da Índia, a capitania-mor do mar da Índia. Em momento raro, Couto personalizava a crítica no governador D. João de Castro (1545-1548) e no vice-rei D. Afonso de Noronha (1550-1554) que tinham nomeado, respectivamente, os filhos D. Álvaro de Castro e D. Fernando de Meneses para aquele cargo⁸⁵.

Outro dos pontos de confluência entre o Primeiro Soldado e os seus contemporâneos prende-se com a subalternização das armas em prol do comércio visível na censura do Soldado aos ouvidores que se faziam mercadores⁸⁶, na denúncia da fidalguia que ocupava postos militares no Golfo Pérsico que estava mais empenhada em negociar do que em guerrear a ameaçadora Baçorá⁸⁷ e sobretudo na afirmação do Soldado de que os Portugueses tinham conquistado a Índia como cavaleiros e a perdiam como mercadores⁸⁸. Por fim, outro ponto de semelhança surge na defesa do Soldado da necessidade de organização da jornada do Achém⁸⁹ e das conquistas de Ceilão⁹⁰ e sobretudo do Guzerate⁹¹. Também a defesa do reforço da posição portuguesa no Malabar através de guerra implacável ao Samorim de Calicute⁹² é mais um dos pontos de confluência para a resolução dos problemas gerados pela crise político-militar de 1565-1575.

⁸¹ Sobre a figura e esta jornada veja-se o nosso artigo “Between Mission and Conquest: a review on Francisco Barreto’s journey to Mutapa (1569-1573)” no prelo na revista *Portuguese Studies Review*.

⁸² Cf. COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, Lisboa, Régia Oficina Typográfica, 1781, VI, viii, 12, p. 277.

⁸³ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, cap. 11, pp. 426-431.

⁸⁴ Cf. *Idem* e cap. 14, pp. 450-455.

⁸⁵ Cf. *Idem*, cap. 12, pp. 433-442.

⁸⁶ Cf. *Idem*, cap. 5, p. 387.

⁸⁷ Cf. *Idem*, cap. 19, p. 487.

⁸⁸ Cf. *Idem*, cap. 24, pp. 533-538.

⁸⁹ Cf. *Idem*, cap. 20, pp. 497-501.

⁹⁰ Cf. *Idem*, cap. 18, pp. 480 e 483-486.

⁹¹ Cf. *Idem*, cap. 23, pp. 526-532.

⁹² Cf. *Idem*, cap. 21, pp. 503-505 e 506-512.

A problemática das jornadas militares aproxima o Primeiro Soldado Prático das relações de João da Fonseca e do arcebispo D. Jorge Temudo, ambos figuras que Couto deverá ter conhecido na Índia. Relativamente a Temudo sabe-se que Couto o conheceu por ter vindo na armada de 1559 que também o trouxera à Índia. Quanto a Fonseca é provável que pelo menos tenha ouvido falar do conhecido capitão e vedor de Cochim, aliás feroz opositor do vice-rei D. Antão de Noronha⁹³. A denúncia dos malefícios dos triênios vice-reais ensaiada por Couto no Primeiro Soldado Prático encontra paralelo directo na relação do arcebispo D. Jorge Temudo⁹⁴ mas também na relação do visitador jesuíta Alessandro Vallignano de 1575⁹⁵. Em suma, conclui-se que, com Temudo e Fonseca, Diogo do Couto pela boca do Soldado nesta primeira versão do Soldado Prático assume-se como um defensor da expansão militar do Estado da Índia, no âmbito da crise político-militar, por oposição aos que defendiam a retracção e contenção do Estado da Índia⁹⁶. No entanto, estas similitudes não devem obscurecer as intensas diferenças de Couto com os seus contemporâneos.

4. Couto e as divergências com os seus contemporâneos

A principal e mais visível das divergências de Couto para com os seus contemporâneos surge na denúncia sistemática feita ao longo de todo o Diálogo da intervenção eclesiástica na esfera política. Para o efeito, o Soldado evoca o seu vice-rei modelar, D. Pedro Mascarenhas, que classifica como “o mais sisudo dos vice-reis”⁹⁷ e narra o episódio da “faladinha” deste vice-rei às autoridades eclesiásticas. Sendo Mascarenhas, o embaixador português em Roma quando D. João III solicitou o envio dos primeiros jesuítas para Portugal e tendo-os trazido pessoalmente ao rei, quando foi divulgada a sua nomeação como vice-rei da Índia, existiu desde o primeiro momento grande expectativa dos jesuítas de que o seu governo fosse favorável aos seus interesses. O Soldado narra como vendo-se este vice-rei diariamente assoberbado com pedidos de toda a espécie destes e outros religiosos os decidiu reunir na dita “faladinha” para lhes comunicar que nada mais lhe pedissem do que o estritamente necessário à missionação pois nada mais lhes daria. A actuação de Mascarenhas era o mote para o Soldado elogiar a coragem deste vice-rei e denunciar os vice-reis que sistematicamente cediam às pressões eclesiásticas com receio da sua influência junto do rei⁹⁸. Não admira assim que o Soldado censure o

⁹³ Cf. VILA-SANTA, Nuno, “O vice-reinado...”, p. 91.

⁹⁴ Sobretudo quando afirma: “antes um mediocre viso-rey perpetuo, que cada três annos hum muito escolhido” (Cf. WICKI, Joseph, *Duas relações...*, p. 194).

⁹⁵ Cf. Carta de Alessandro Vallignano ao Padre Manuel Rodrigues, Goa, 31.XII.1575 - *DI*, vol. X, doc. 19, pp. 396, 398 e 403.

⁹⁶ De que os vice-reis D. Antão de Noronha e D. António de Noronha são exemplo.

⁹⁷ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, cap. 7, p. 397.

⁹⁸ Cf. *Idem*, pp. 396-399.

“vice-rei missionário”⁹⁹ D. Constantino de Bragança que tinha o hábito de se aconselhar com as autoridades eclesiásticas¹⁰⁰ bem como que critique a ordem recente dos regentes do Reino para que os governadores de sucessão governassem em conjunto com o arcebispo de Goa pois afirmava que do parecer dos eclesiásticos nunca se acrescentara nada de positivo ao governo do Estado da Índia¹⁰¹. Esta censura implícita ao aprofundamento da dinâmica contra-reformista na Ásia Portuguesa que por então se vivia em Goa é ainda visível quando o Vice-Rei pedia ao Soldado conselho sobre como reformar a matrícula da Índia e este respondia ironicamente com o pedido para não ser denunciado à Inquisição pelas imoralidades que iria relatar¹⁰².

Outro ponto claro de divergência de Couto com os seus contemporâneos prende-se com a defesa da deslocação da capital do Estado da Índia de Goa para Baçaim¹⁰³, a pretexto da necessidade de conquista do sultanato guzerate¹⁰⁴. É possível que esta defesa de Couto esteja relacionada com a sua participação na jornada de Surrate e com o conhecimento das oportunidades que aquela região podia oferecer. Mas, na área político-militar, a divergência maior surge quando Couto dedica um capítulo à China colocando na boca do Soldado a ideia da hostilidade para com a expansão para esta região retratada como terra de delícias, de enriquecimento fácil e de fuga à Inquisição¹⁰⁵. Omnipresente estava o receio de que o Estado da Índia se focasse demasiado a Oriente e que perdesse o seu foco central no Índico Ocidental. Por fim e de uma forma mais geral, constata-se que o Primeiro Soldado contém uma defesa implícita dos “casados”, isto é, dos portugueses radicados e casados na Índia, contra os fidalgos que anualmente chegavam do Reino e que nos momentos de aperto apesar das suas obrigações militares raramente as cumpriam, sendo necessário aos ditos “casados” salvar militar e financeiramente o Estado da Índia. Esta defesa não deve ser estranhada sobretudo tendo em conta que em fase posterior Diogo do Couto integrou claramente o grupo dos casados.

Desta forma, o Primeiro Soldado Prático de Diogo do Couto afasta-se, por exemplo, da relação de João da Fonseca quando defende prioritariamente a conquista do sultanato guzerate e só secundariamente o investimento na manutenção do Malabar. Um dos silêncios mais evidentes deste Primeiro Soldado quando comparado com os seus contemporâneos verifica-se quando o Soldado não toma posição sobre a questão da privatiza-

⁹⁹ Expressão utilizada por Joseph Wicki para designar a personalidade e governação deste vice-rei. Sobre o tema veja-se: PELÚCIA, Alexandra, “Inesperada Trindade: A Casa de Bragança, D. Constantino e o vice-reinado da Índia” no prelo no âmbito do livro do projecto sobre D. Teodósio I, 5º duque de Bragança.

¹⁰⁰ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, cap. 17, pp. 473-474.

¹⁰¹ Cf. *Idem*, cap. 16, pp. 465-467.

¹⁰² Cf. *Idem*, cap. 9, p. 410.

¹⁰³ Cf. *Idem*, cap. 22, pp. 521-524.

¹⁰⁴ Motivo pelo qual Couto dedica um capítulo à defesa da manutenção da recém-conquistada Damão, o qual serve de mote para a defesa da necessidade de ocupação do Guzerate (Cf. *Idem*, cap. 23, pp. 526-532).

¹⁰⁵ Cf. *Idem*, cap. 25, pp. 540-543.

ção dos comércios da Ásia, tão defendida nas relações de João da Fonseca e D. Jorge Temudo¹⁰⁶. O facto de Couto não alinhar com as teses de reforço do poder dos vice-reis e de não se pronunciar sobre a sugestão de separação do governo de Malaca, defendidas por D. Jorge Temudo¹⁰⁷, e sobretudo de não acompanhar a sua proposta de extinção da matrícula da Índia pela de substituição pelo sistema das ordenanças, como Temudo e Fonseca defendiam¹⁰⁸, aponta para a falta de experiência de Couto nestes temas. Estes factos reforçam ainda a convicção que em outros temas a obra poderá ter sofrido diversas influências difíceis de apurar tendo em conta que tão pouco se conhece destes primeiros anos da vida de Couto na Índia. Em todo o caso, não se deve descartar o peso que estas lacunas poderão ter tido no impacto à sua época do Primeiro Soldado Prático.

5. Impacto à época do Primeiro Soldado Prático

Como já se referiu anteriormente, o menor estatuto político e social de Couto quando comparado com os seus contemporâneos colocava-o à partida em posição de desvantagem na luta pela atenção régia. Por aqueles anos, não eram, de facto, poucos aqueles que se dirigiam a D. Sebastião, esperançados que o jovem monarca pudesse resolver os múltiplos problemas que ameaçavam a Ásia Portuguesa. Comparando a influência do Primeiro Soldado de Diogo do Couto com as relações elencadas inicialmente facilmente se conclui como Couto foi o que teve menor capacidade de influenciar D. Sebastião e as suas políticas. Tal resulta do facto de o momento de maior influência de Couto junto do rei se ter registado aquando da deslocação ao Reino e encontro em Almeirim. Sendo, como já se destacou, o Primeiro Soldado Prático um apelo à reforma do Estado da Índia e tendo Diogo do Couto sido próximo do capitão D. António de Noronha, coloca-se a possibilidade de poder ter influenciado a indigitação de Noronha como vice-rei em 1571. No âmbito da política sebástica para a Índia, a indigitação de Noronha pretendia dar continuidade a uma política reformista que fora iniciada por D. Sebastião quando nomeara o vice-rei D. Luís de Ataíde, em 1568¹⁰⁹. Esta continuidade política e a própria escolha de D. António de Noronha apontam assim para uma possível influência de Couto em 1571, sobretudo tendo em conta que o próprio Couto regressou à Índia definitivamente com este vice-rei.

No entanto, o momento de influência de Couto foi breve, tendo em conta a deposição deste vice-rei, em 1573, ordenada por D. Sebastião, e que causou em Couto uma desilusão com o sistema que até então tivera esperança de reformar. As circunstâncias, consideradas por Couto imorais, da chegada ao poder do governador António Moniz

¹⁰⁶ Cf. WICKI, Joseph, *Duas...*, pp. 1516-159 e 217-219.

¹⁰⁷ Cf. *Idem*, pp. 190-191.

¹⁰⁸ Cf. *Idem*, pp. 148, 168-169 e 195-196.

¹⁰⁹ Cf. VILA-SANTA, Nuno, "A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: Política ou Políticas?", *Lusitania Sacra*, nº 29 (Janeiro-Junho 2014), p. 59.

Barreto em 1573¹¹⁰, assim como a decisão sebástica de 1574 de ordenar a execução do capitão de Chale, D. Jorge de Castro¹¹¹, tiveram um impacto profundo em Couto. Este impacto foi visível tanto quanto foram estes acontecimentos que o motivaram a iniciar a redacção da segunda versão do Soldado Prático¹¹². Esta versão mais conhecida e que alcançou publicação após a morte de Couto, ao contrário da primeira que só foi revelada pela investigação de Coimbra Martins, foi sendo redigida durante os finais do século XVI e foi finalmente composta para publicação no início do século XVII quando Couto foi informado que a primeira versão do Soldado Prático circulava manuscrita na Ásia e no Reino e que tinha grande sucesso¹¹³. Foi, portanto, cerca de trinta anos após os eventos traumáticos de 1573 e 1574 que Diogo do Couto finalizou a redacção do Segundo Soldado Prático, com uma estrutura bem diferente da do Primeiro em que o vice-rei ficcional sem experiência da Ásia foi substituído por um governador de sucessão e um despachador¹¹⁴. A escolha pelo governador de sucessão, acusado de cumplicidade com os males que afligiam a Índia, denunciava já a desilusão que Couto com estes tivera desde que no Primeiro Soldado Prático os defendera por contraposição aos vice-reis nomeados sem experiência da Ásia. O tom mais agressivo, irónico e desiludido do Soldado evidencia bem como Couto perdera já toda a esperança de uma reforma do Estado da Índia que pudesse ser eficaz.

Este aspecto encontra-se directamente ligado não apenas ao contexto adverso de inícios do século XVII com a chegada dos rivais europeus, mas ainda antes desse momento àquele que poderíamos considerar o segundo momento de desilusão de Couto. Esse segundo momento coincidiu com o desastre de Alcácer-Quibir, a crise dinástica, e com a chegada ao poder de D. Filipe I a significar a consumação da viragem atlântica do Império Português e a perda de um certo estatuto de centralidade política de que o Estado da Índia sempre usufruía durante a dinastia de Avis. Estes eventos coincidem aliás com a redacção por Couto das Décadas da Ásia nas quais defendeu implicitamente a ideia da decadência da Ásia Portuguesa.

Mas mais importante do que historiograficamente questionar a pertinência desta ideia da decadência do Estado da Índia na segunda metade de Quinhentos, é importante destacar como o espírito de redacção do Primeiro Soldado Prático influenciou obras como o *Primor e Honra da Vida Soldadesca no Estado da Índia* de autor anónimo e de 1578 ou já nos inícios do século XVII a *Reformação da Milícia e Governo do Estado da Índia Oriental* de Francisco Rodrigues da Silveira. Nessa medida, e tendo presente que o Primeiro Soldado Prático não alcançou publicação em vida de Couto mas não deixou

¹¹⁰ Bem visíveis na década IX no facto de Couto pela primeira vez transcrever o juramento de um governador da Índia por ocasião da tomada de posse de António Moniz Barreto (Cf. COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, IX, 15, pp. 108-110).

¹¹¹ Cf. *Idem*, IX, 26, pp. 216-219; MONIZ, Glória Celeste, *Op. Cit.*, p. 41.

¹¹² Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, p. 255.

¹¹³ Cf. *Idem*, p. 257.

¹¹⁴ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, "A pena...", p. 41.

de circular manuscrito e de ser a primeira obra composta por Couto, cabe questionar em que medida é que essa primeira versão não poderá ter constituído um primeiro ensaio de um discurso decadentista que Couto tanto desenvolveu posteriormente nas Décadas da Ásia mas também nas Orações proferidas por ocasião das entradas solenes dos vice-reis em inícios do século XVII. Desse ponto de vista, restam poucas dúvidas que a parca influência que em vida de Diogo do Couto o Primeiro Soldado Prático teve, foi plenamente alcançada depois da sua morte.

Conclusão

Um dos pontos que merece novos estudos é, portanto, a continuidade discursiva do Primeiro Soldado Prático para com obras posteriores de Couto, não esquecendo que estamos em presença do primeiro escrito de Diogo do Couto. Sobre a originalidade deste primeiro escrito de Couto no cenário asiático, restam também escassas dúvidas. À época não se conhece uma obra composta em forma de Diálogo e com os intuitos pedagógicos do Primeiro Soldado Prático que circulasse na Ásia. Os exemplos que se conhecem dizem respeito a Espanha na mesma cronologia¹¹⁵. Desta forma, não é exagerado afirmar que o Primeiro Soldado Prático de Diogo do Couto é original ao seu tempo pelo estilo literário adoptado.

Contudo, como se viu, tal não implicou que Couto e a sua obra tivessem uma maior possibilidade de audiência junto de D. Sebastião. Para isso concorreu não apenas o menor estatuto social e político de Couto à época como também o facto de, quando comparado com os seus contemporâneos, o Primeiro Soldado Prático ser mais uma obra de denúncia do que uma obra reformista pura. Em raros momentos, o Soldado assumia propostas concretas de resolução dos problemas como aquelas que se encontram nas relações estruturadas de João da Fonseca, D. Jorge Temudo ou Alessandro Vallignano. O próprio estilo literário do Diálogo era neste aspecto limitador quando comparado ao da Relação na qual, por norma, se começava por elencar os problemas e numa segunda parte se reflectia sobre as soluções. Mercê desta situação, constata-se que D. Sebastião preferiu seguir os pareceres destas figuras na tomada de decisões políticas, por exemplo, quando ordenou a privatização dos comércios da Ásia em 1570 influenciado por uma relação como a de João da Fonseca, ou quando ordenou a separação do governo de Malaca, em 1571, e mesmo a deposição de um vice-rei, em 1573, influenciado por uma relação como a do arcebispo D. Jorge Temudo. Deste ponto de vista, como se realçou, o possível momento de influência de Couto registou-se em 1571 na nomeação do vice-rei D. António de Noronha, e essa influência foi curta e não estruturante.

¹¹⁵ Cf. COUTO, Diogo do, *O Primeiro...*, p. 13; COUTO, Diogo do, *O Soldado Prático*, edição de Ana María García Martín, Coimbra, Angelus Novus, 2010, pp. 22-27.

Tendo presente todas as diferenças do Primeiro Soldado Prático com os seus contemporâneos, e como salientou Maria Augusta Lima Cruz¹¹⁶, não há dúvida que Couto partilha com todos os seus contemporâneos um sentimento de impotência perante a magnitude dos problemas colocados à presença portuguesa na Ásia. Foi essa mesma consciência de Couto, aliada com a sua desilusão com o sistema vigente e a sua possibilidade de reforma, que o levou a perfilhar o discurso da decadência moral da Índia Portuguesa. O que começou por ser um discurso essencialmente moralista evoluiu depois para a área política e militar em função de acontecimentos que Couto presenciou sobretudo em momentos posteriores a 1580 e que de alguma forma o convenceram ainda mais que essa decadência era irreversível independentemente da existência de boas intenções da parte do sempre distante rei ou dos seus representantes máximos na Índia. É igualmente relevante não esquecer que esta tónica discursiva de Couto encontra relação directa com o seu sentimento de revolta por considerar que não era suficientemente escutado e reconhecido pelo seu trabalho de cronista e escritor polémico.

A importância estrutural das Décadas de Couto enquanto principal fonte para o estudo do Estado da Índia na segunda metade do século XVI, explica o destaque que esta tónica discursiva de Couto alcançou. É importante não esquecer que ela está na origem da criação de uma lenda negra dos Portugueses na Ásia que ainda hoje é debatida na historiografia¹¹⁷. Contudo, esta lenda negra não deve ser confundida com as realidades políticas e militares do Estado da Índia na segunda metade do século XVI pois diversos e variados estudos tem confirmado como a ideia da decadência é, em vários aspectos, prematura para a segunda metade de Quinhentos.

Mas, como também se destacou, é importante estudar o Primeiro Soldado Prático como o primeiro escrito de Diogo do Couto onde já é possível encontrar essa ideia da decadência. Por essa mesma razão importa analisar como Couto desenvolveu essa ideia ao longo do tempo em obras posteriores em articulação com o seu primeiro escrito, procurando perceber qual foi o verdadeiro papel e importância que o Primeiro Soldado Prático teve para o próprio Diogo do Couto.

¹¹⁶ Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, “A pena...”, p. 50.

¹¹⁷ Cf. WINIUS, George Davison, *A lenda negra da Índia Portuguesa. Diogo do Couto, os seus contemporâneos e o Soldado Prático. Contributo para o estudo da corrupção política nos impérios do início da Europa Moderna*, Lisboa, Edições Antígona, 1994.

XIII SESSÃO CULTURAL CONJUNTA ICEA – AM, NA ERICEIRA

CONSPECTO DA VIDA E OBRA DE D. FRANCISCO MANUEL DE MELO

Comunicação apresentada pelo académico
Artur Anselmo, em 6 de maio

A personalidade mais completa de escritor, pela variedade temática dos seus trabalhos (poesia, obras morais, epistolografia, teatro, história, etc.) e pela originalidade estético-literária com que afirmou os seus dotes críticos, é talvez, no século XVII, D. Francisco Manuel de Melo. Tendo vivido entre 1608 e 1666, sempre enredado nos complicados negócios da política ibérica, foi, como disse Camilo Castelo Branco, célebre pelo talento e pela desgraça. Representou, melhor que ninguém, a cultura peninsular, no engenho de servir, ao mesmo tempo, a literatura portuguesa e a literatura castelhana.

Nascido em Lisboa, de família aristocrática, foi aluno dos Jesuítas no Colégio de Santo Antão e conviveu, desde muito novo, com figuras da corte de Filipe II. Aprendeu artes militares, filosofia, matemática, línguas clássicas e literatura; foi soldado (“a disciplina militar - escreveria mais tarde - é a melhor escola para se aprenderem gentilezas e políticas mais sollicitamente que nas próprias escolas das letras”), andou embarcado na armada de protecção aos navios da Índia e do Brasil, foi capitão de infantaria, espadachim bem adestrado, cavaleiro e cortesão. Aos 28 anos, enriquecido duplamente (pela educação e pela herança paterna), seguiu para Madrid. Aí, teve conhecimento dos motins populares de Évora (a chamada “revolta do Manuelinho”), nos quais o governo de Filipe IV de Espanha (Filipe III de Portugal) viu a marca instigadora da rebeldia do Duque de Bragança. Em atmosfera de rancor e turbulência, o povo, a pretexto de lutar contra as prepotências do fisco, clamava por liberdade e amaldiçoava as autoridades enfeudadas a Castela. Enfurecido, o Conde-Duque de Olivares exige a cabeça dos revoltosos, mas aceita negociar com eles: ora, na comissão de inquérito (como conselheiro do Conde de Linhares, principal responsável por esta diligência diplomática), participou D. Fernando Manuel de Melo. Como o povo ameaçava de morte o Conde de Linhares, este fugiu de Évora, cabendo a D. Francisco o encargo de levar a Madrid as notícias do imbróglío: os insurrectos recusavam-se a negociar. Olivares mandou enforcá-los e D. Francisco Manuel de Melo, que, segundo se crê geralmente, não teria sido suficientemente duro contra os seus compatriotas (o essencial da questão vem narrado por ele próprio na *Epanáfora Política*), foi despachado para a Flandres, integrado nas forças espanholas que combateram contra os Holandeses.

No ano em que volta a Madrid (1640), D. Francisco espera descansar e escrever tranquilamente a sua obra, quando estala a revolta da Catalunha. Dado que é considerado

já um bom chefe militar, não se estranha que seja nomeado mestre-de-campo do Marquês de los Velez, a quem Filipe IV pede para vingar as ofensas coléricas dos Catalães aos Castelhanos. Em plena campanha, chegam notícias de que Portugal também se rebelara: e aí temos os oficiais portugueses presos às ordens do Marquês e conduzidos a Madrid. Durante quatro meses, D. Francisco esteve encarcerado, sem que se saiba ao certo os motivos que terão determinado detenção tão demorada. Não havendo outra solução para além do juramento de fidelidade a Filipe IV, aceita o escritor, a troco da liberdade, endereçar ao soberano espanhol umas tantas loas de circunstância. E, de novo prestes a seguir a carreira das armas, é despachado para Flandres (1641).

Porém, em vez de voltar à Flandres, consegue D. Francisco apresentar-se em Londres ao embaixador de Portugal, D. Antão de Almada, e dar público testemunho da sua vassalagem a D. João IV. Imediatamente, é encarregado de comandar uma esquadra de 24 navios, organizada na Holanda para socorrer Portugal: desempenha-se cabalmente da missão. Chegado ao seu país, ainda tem forças para capitanear um esquadrão no Alentejo. Mas a sorte não quer nada com ele, pois, apesar dos serviços prestados à causa portuguesa, há quem o acuse de dissimulação e de duplicidade. E, em condições ainda hoje enigmáticas, acaba por ser preso em 1644. Durante nove longos anos, a pretexto de estar envolvido no assassinio de um homem (como “autor moral” do crime, já que, segundo o pai da vítima, fora o escritor quem induzira o assassino a vingar-se), esteve D. Francisco encarcerado nas cadeias de Lisboa. Depois, mau grado os protestos do escritor, que movia céu e terra para proclamar a sua inocência, viu-se degradado para o Brasil. Das muitas versões que correm sobre o caso, umas acusam o rei D. João IV de perseguir D. Francisco por motivos amorosos (ambos teriam gostado da mesma mulher...), outras declaram que o monarca não tinha confiança política no escritor (julgava-o mesmo capaz de conspirar a favor de Castela...), outras, finalmente, afirmam que o ódio provinha do Conde de Vila Nova de Portimão, cuja mulher estivera envolvida num romance com D. Francisco...

Depois de chegar à Bahia (onde viveu e escreveu durante cerca de três anos), D. Francisco Manuel de Melo decidiu consagrar-se unicamente à sua obra literária e histórica. Mas a notícia da morte de D. João IV (1956) leva-o a considerar que desaparecera o principal obstáculo do seu regresso a Portugal; e, por isso, em 1659 resolve voltar. Do ponto de vista social e político, tudo melhora para ele, uma vez que o conde de Castelo Melhor, figura principal do governo de D. Afonso VI, é seu amigo pessoal: tão verdadeiramente amigo que não hesitará em reabilitá-lo num alvará de 1662. E é como homem livre que D. Francisco participa em várias embaixadas ao serviço da coroa portuguesa, em Paris e Roma. Nesta última cidade manda imprimir uma das suas melhores obras, as *Cartas Familiares* (1664), e dois alentados tomos de *Obras Morales*, o primeiro dos quais contém *La Vitoria del Hombre*, plágio descarado, em castelhano, de *L'usage des passions*, de Jean-François Senault, enquanto o 2.º tomo reproduz *El Fenis de Africa* (biografia de Santo Agostinho) e *El Mayor Pequeño* (biografia de São Francisco de Assis). Seguidamente, em Lyon, vigia a reimpressão das suas *Obras Métricas* (1665).

Pouco tempo viverá, depois do seu regresso a Lisboa: em Agosto de 1666, fecha os olhos em Alcântara.

Da obra de D. Francisco Manuel de Melo, salientaremos:

- a) como autor de teatro, o *Auto do Fidalgo Aprendiz*;
- b) como moralista, a *Carta de Guia de Casados*;
- c) como crítico, os *Apólogos Dialogais*;
- d) como historiador, a *Guerra da Catalunha*, as *Epanáforas de Vária História Portuguesa* e a *Epanáfora Amorosa*;
- e) como poeta, as *Obras Métricas*;
- f) como epistológrafo, as *Cartas Familiares*.

Na produção teatral do século XVII, escassa e insignificante (sobretudo quando a comparamos com a do século anterior), o *Auto do Fidalgo Aprendiz* é uma tentativa solitária de continuar, em Portugal, o caminho auspiciosamente encetado por Gil Vicente. Muito embora D. Francisco Manuel de Melo tenha trazido para a cena desta peça os ensinamentos do teatro da Antiguidade Clássica e mostre estar familiarizado com as comédias italianas e espanholas da sua época, é na tradição portuguesa – simbolizada em Gil Vicente – que preferentemente se apoia. O entrecho do *Fidalgo Aprendiz* tem, de facto, afinidades com a farsa vicentina, nomeadamente com o *Quem tem farelos?* e a *Inês Pereira*: tudo se passa à volta das pretensões sociais e amorosas de uma fidalgote provinciano, Gil Cogominho, desejoso de conquistar um lugar ao sol nos meios galantes e cultos de Lisboa. Nas palavras do seu aio, Afonso Mendes (que, à maneira clássica, faz a apresentação da peça, numa espécie de prólogo), o fidalgo anda “morto por ser namorado, /contrabaixo e trovador, /cavaleiro e dançador; /enfim, fidalgo acabado, / valentão e caçador”. Mas, como é ignorante das regras mínimas da convivência cortesã, D. Gil Cogominho tem de receber lições de esgrima, de dança e de boas falas. A sua pobreza não lhe permite senão um tirocínio modesto, aliás bem explorado por D. Francisco Manuel de Melo nos efeitos cómicos daí decorrentes: à falta de espadas, mestre e discípulo servem-se de chinelos; à falta de instrumentos musicais, dança-se ao som das palmas. Tão desajeitado aprendiz das boas maneiras da corte como papalvo e ingénuo em assuntos do coração, D. Cogominho deixa-se iludir pelas facilidades de Brites, filha da ardilosa Isabel: após um encontro em que D. Gil se comporta como galanteador impenitente, combina-se que o fidalgote voltará a casa de Brites, à noitinha, para entregar às duas mulheres uma quantia avultada, de que elas precisam a fim de se instalarem numa casa melhor. Tomado de medo por uma série de maus encontros, D. Gil acaba a ser roubado, no próprio local da entrevista, pelo criado Afonso Mendes e pelo seu amigo D. Beltrão, ambos entendidos com Brites e Isabel. São estas que, no momento de deixarem a casa na companhia de D. Gil, gritam por socorro; e são os dois rapazes que, disfarçados (um de alcaide, outro de beleguim), aproveitam a fortuna do escudeiro aprendiz.

O *Auto*, escrito em 1646 (quando D. Francisco Manuel de Melo estava já na prisão) e publicado pela primeira vez nas *Obras Métricas* (Lyon, 1665), está dividido em três

“jornadas” (ou actos), o que permite ao autor explorar com maior profundidade as várias perspectivas temporais da acção: na primeira jornada, o espectador toma contacto com as personagens; na segunda, desenvolve-se a intriga; na terceira, assiste-se ao desfecho, que os versos finais temperam de uma certa moralidade: “Homens que vos enxeris/ na Corte como em bigorna/ vede bem no que se torna/ qualquer Fidalgo Aprendiz!” Em relação aos autos vicentinos, há na peça de D. Francisco Manuel de Melo vários progressos, que Fidelino de Figueiredo (*História da Literatura Clássica*, 2.º vol., págs.135-136) sintetiza desta forma:

É um progresso a lógica divisão em três actos, correspondentes às três gradações da acção; é um progresso a manutenção do exclusivo tom cómico, nunca perturbado de alheios elementos, como por exemplo o lirismo em Gil Vicente; é um progresso o desenvolvimento mais demorado e insistente das situações cómicas, principalmente no primeiro acto, o que contrasta com a maneira de Gil Vicente, que só muito rapidamente bosquejava as situações. O autor da Inês Pereira acumulava muita matéria, o que determinava o brevíssimo delinear das situações; D. Francisco Manuel reduziu bastante a sua matéria e soube achar um novo episódio grandemente cómico, o das lições, e condensar em construção organizada os elementos proporcionados por Gil Vicente, um todo cómico bem rico, para cuja exploração já não chegou o seu talento dramático. São efectivamente vicentinas as personagens principais: o fidalgo pobre, presunçoso e poltrão, a rapariga desejosa de amores romanescos, a mãe pouco escrupulosa e baixamente prática, e o criado mal pago, que zomba do próprio patrão.

Alguns autores (Teófilo Braga, Afrânio Peixoto e Georges Le Gentil) chamaram a atenção para o facto de a famosa comédia de Molière intitulada *Le Bourgeois Gentilhomme*, representada pela primeira vez em 1670 (portanto, cinco anos depois da edição da peça de D. Francisco Manuel de Melo), apresentar semelhanças particularmente nítidas com o *Fidalgo Aprendiz*. O problema de uma eventual influência do escritor português sobre o grande comediógrafo francês não está devidamente esclarecido, por falta de elementos de prova que certifiquem, de um ponto de vista externo, as inferências colhidas na análise interna e estética das duas obras. Seja como for, quer se trate de coincidências fortuitas quer de imitação, não há dúvida de que, em termos cronológicos, D. Francisco Manuel de Melo antecipa de alguns anos a voga do cortesão de Molière.

Como moralista, a obra-prima de D. Francisco Manuel de Melo é a *Carta de Guia de Casados* (1651). Escrita sob a forma epistolar, esta missiva singular, onde o bom-senso e a naturalidade se ajustam na perfeição a um estilo coloquial e familiar, é dirigida a um amigo do autor. Pensava esse amigo casar e pedia a D. Francisco que o acompanhasse: a resposta está no livro, inteiramente dedicado à vida conjugal. Aí se fala, com minúcia, de tudo quanto respeita a um assunto aparentemente simples mas de grande complexidade social: a idade dos homens e das mulheres que querem casar-se, as lides domésticas, o modo de tratar a criadagem, os convidados, as festas, as visitas, os passeios, as relações de família, os amigos, os casamentos dos filhos, a cosmética feminina, a moda, as relações entre os cônjuges, etc., no quadro da mentalidade e dos costumes seiscentistas.

Homem do mundo, D. Francisco tinha todas as condições para obter, com a sua *Carta de Guia*, um êxito espectacular. Mas não é apenas a experiência pessoal do autor que está na origem do sucesso: é também a forma elegante, concisa e directa, assim como o sentido da justa proporção que as suas palavras deixam entrever no plano ético. Firme na convicção de que os tempos antigos ofereciam garantias de sólida estabilidade moral, ao contrário do que ocorria na sua época, demasiado presa a convenções artificiais, D. Francisco Manuel de Melo insistia nas excelências da educação tradicional. Assim, longe de dar à mulher o papel predominante no lar, atribui ao homem o centro não só da vida em família mas também da própria vida em sociedade. Quanto ao homem, nada de mimos em excesso aos filhos, nada de facilidades circunstanciais; quanto à mulher, considerado um ser frágil, volúvel e frívolo, importa desenvolver nela as qualidades que, em todos os tempos fizeram dela o anjo do lar e a principal cooperadora do homem. “O seu lugar – nota Esther de Lemos – é a casa, nas suas ocupações nem a leitura deve entrar: olhar pelos criados, lavar e tecer, e pouco mais, além dos actos de piedade.” (*Dicionário de Literatura*, vol.1.º, pág. 157.)

De tendência moralizante, a narração da *Carta de Guia de Casados* é entremeada de histórias, anedotas, ditos e sentenças populares, que o autor aproveita da melhor forma para tornar mais viva a sua prosa. E é precisamente o vigor dessa prosa, a ironia salutar das observações e o realismo desenganado de um crítico consciente da fragilidade da vida humana que dão brilho ao texto. Tudo o mais – machismo e severidade de carácter, dogmatismo, saudosismo – deve ser levado à conta da própria estética barroca, excessivamente enredada nos artificios do engenho criativo e narrativo para que possamos julgá-la apenas pelos seus frutos morais. Basta lembrar que os numerosos conselhos prodigalizados na *Carta de Guia* aos casais são escritos por um homem que nem sequer era casado...

Do moralismo à crítica vai um passo: e aí temos os *Apólogos Dialogais* a testar a extraordinária fecundidade do espírito crítico de D. Francisco Manuel de Melo. Embora impressos depois da morte do autor (a 1.ª edição saiu em 1721), constituem, no seu conjunto, talvez as melhores páginas que ele produziu. São em número de quatro: *Relógios Falantes*, *Escritório Avarento*, *Visita das Fontes* e *Hospital das Letras*. De acordo com a etimologia da palavra “apólogo” (do grego “apólogos”, narração), trata-se de narrativas curtas, geralmente estruturadas em diálogos entre objectos inanimados, numa toada fabulosa e paradigmática, onde a moral está sempre presente. Dos quatro apólogos de D. Francisco Manuel de Melo, três seguem à risca os preconceitos normativos clássicos: efectivamente, nos *Relógios Falantes* são os relógios que tomam a palavra, no *Escritório Avarento* são as moedas do agiota que contam as suas andanças e na *Visita das Fontes* os interlocutores principais são as próprias fontes. Em contrapartida, no *Hospital das Letras* a conversa decorre entre o humanista flamengo Justo Lípsio (1547-1606), o crítico italiano Boccacini (1556-1613), o escritor castelhano Quevedo (1580-1645) e o próprio autor, o que quer dizer que estamos na presença de um diálogo (fictício embora) entre figuras vivas da cultura europeia.

O apólogo intitulado *Relógios Falantes* foi escrito em 1654, antes da partida de D. Francisco para o Brasil, como degredado. Através do diálogo entre o Relógio da Cidade e o Relógio da Aldeia, ambos levados para uma oficina de serralheiro, onde aguardam conserto, o autor comenta com ironia os costumes do tempo, as mazelas sociais, as “justiças do mundo” (onde “ninguém vale pelo que é, senão pelo lugar em que o vemos”), a sorte ou a desdita, a vida e a morte, ao compasso sempre certo do tempo. Os exemplos abundam: a propósito de cada sentença ou de cada juízo, logo surge a história elucidativa, arrancada à paisagem do quotidiano. Com bonomia, o relógio da Cidade diz a palavra exacta:

Os homens segundo temos descornado, são sôfregos das horas da vida; reservam todas para si, a fim de as despenderem vãmente em seus passatempos; e, porque gastam e tomam por sua conta as horas da vida, só querem dar a Deus as horas da morte.

No *Escritório Aparento*, que D. Francisco Manuel de Melo redigiu quando já se encontrava no Brasil (é datado da Bahia, em 1655), são interlocutores várias moedas (duas espanholas e duas portuguesas) guardadas no cofre de um aparento: a conversa, naturalmente, gira à volta das pessoas por cujas mãos passaram as moedas. Também escrito no Brasil (em 1657) foi o apólogo *Visita das Fontes*; a acção situa-se em Lisboa, através da visita da Fonte Velha do Rossio à Fonte Nova do Terreiro do Paço, participando no diálogo não só as duas fontes mas também a estátua de Apolo (que encimava a Fonte Nova) e a sentinela do Terreiro do Paço. Igualmente datado do Brasil (1657) é o *Hospital das Letras*, em que uma biblioteca, convertida em hospital, serve de pretexto a críticas e observações judiciosas acerca de autores nacionais e estrangeiros.

XIII SESSÃO CULTURAL CONJUNTA ICEA – AM, NA ERICEIRA

D. FRANCISCO MANUEL DE MELO E D. MANUEL DE MENESES, PERSONAGENS DE UMA EPANÁFORA TRÁGICA

Comunicação apresentada pelo acadêmico
Jorge Semedo de Matos, em 6 de maio

Nasceu D. Francisco Manuel de Melo no dia de S. Clemente (23 de Novembro) do ano de 1608, com toda a certeza na cidade de Lisboa onde viviam os seus pais, numa casa à Calçada do Combro que pertenciam a um seu avô. Com a precoce idade de 6 anos perdeu o pai, acometido de doença súbita e fatal, quando tratava de negócios da família na Ilha de S. Miguel, Ribeira Grande. Contudo, a sua condição e a sua ascendência fez com que, aos 10 anos de idade, fosse reconhecido moço fidalgo, com um rendimento de mil réis por mês e um alqueire de cevada por dia, atribuídos por Filipe III. Em 1625 assentou praça como soldado numa companhia de aventureiros do comando do capitão Diogo de Mendonça Furtado, alçada para a defesa de Lisboa, quando a cidade temia o ataque de armadas inimigas.

Não sabemos muito sobre a adolescência de D. Francisco, para além de que foi educado no Colégio de Santo Antão, onde despertaram as suas qualidades literárias, a paixão pelos clássicos e a assunção dos valores tidos como adequados aos jovens fidalgos do seu tempo, cultivando as armas e as letras. Não é difícil conjecturar, contudo, que o ambiente de guerra, que se segue à subida ao trono de Filipe IV e à quebra da trégua com a Holanda, deve ter despertado o fulgor bélico do mancebo fidalgo que encetou uma vida ligada às armas, com sucessos variáveis.

Filipe IV ascendeu ao trono dos reinos ibéricos, a 31 de Março de 1621, quando terminavam os 12 anos de tréguas que foram firmados por seu pai em 1609. Era nessa altura General do Mar da coroa de Portugal, D. António de Ataíde, Conde da Castanheira e de Castro d’Aire, que se encontrava em Madrid, aguardando despacho régio. Obteve audiência com o rei a 18 de Abril, sendo confirmado no cargo que desempenhava e obtendo despacho favorável para um conjunto de assuntos pendentes, referentes à Armada de Portugal. Contavam-se entre eles uma proposta de criação de um terço de infantaria a constituir de forma permanente, pago durante todo o ano, para provimento dessa mesma Armada. Voltarei a abordar este Terço, que veio a chamar-se da Armada da Coroa de Portugal, porque a ele se refere D. Francisco na *Epanáfora Trágica*, que é tema desta comunicação. D. António regressou, então, a Portugal dando andamento a todos os assuntos da guerra que se preparava. Quis porventura o destino que em Agosto desse

mesmo ano a nau Nossa Senhora da Conceição, vinda da Índia carregada de ricas mercadorias, se tenha perdido em frente à Ericeira, depois de ter combatido durante dias contra mais de trinta velas de corsários argelinos. O conde da Castanheira foi acusado de negligência na falta de socorro e, apesar de ilibado mais tarde, foi demitido do cargo em 1622, substituído por Dom Manuel de Meneses, figura central da nossa *Epanáfora Trágica*.

Em 1624 chegou a Lisboa e à corte a notícia da ocupação holandesa da cidade de S. Salvador da Bahía, e o reino pareceu emergir de um longo letargo em que se encontrava mergulhado, mobilizando-se para uma expedição que recuperasse a jóia do Brasil. Em Madrid, o alvoroço não foi menor e os dois reinos na mesma coroa pareceram descobrir, de repente, a sua ligação e proximidade no infortúnio, alvoroçando-se contra o inimigo holandês. Reuniu-se uma armada em Portugal, sob o comando de D. Manuel de Meneses, que se juntaria a uma outra de Castela, subordinando-se ambas ao General D. Fadrique de Toledo, Marquês de Villanueva de Valdueza. O Terço da Armada finalmente tinha todos os efectivos previstos inicialmente e, sob o comando do Mestre de Campo, D. Francisco de Almeida, iria ter a sua primeira grande intervenção. Mas a necessidade obrigou a que se reunisse um outro Terço de Infantaria, chamado de Socorro, e entregue ao Mestre de Campo António Monis Barreto, de quem voltarei a falar adiante.

A expedição foi coroada de sucesso, com a expulsão dos Holandeses da Baía. A Armada regressou a Lisboa, com os navios em mau estado e com as unidades de infantaria a ficarem aquarteladas em Cascais, meio desmanteladas e sem que dos dois Terços, se conseguisse organizar um. Era assim o pouco cuidado com a organização militar portuguesa, naqueles tempos, mesmo tendo em conta a ameaça crescente que a guerra com as potências do Norte representava. D. Francisco é, aliás, muito crítico deste estado, expressando interpretações que divergem um pouco, conforme foram produzidas antes ou depois da aclamação de D. João IV, em 1640.

Em 1625, como disse, o nosso autor assenta praça na companhia de aventureiros, sendo nesse ano que uma imensa armada inglesa assediou o porto de Cádiz, esperando pela frota da prata que chegaria do Novo Mundo. Não o conseguiu, mas foi o alerta para todos os portos da coroa Ibérica, que reforçaram as suas defesas. No princípio de 1626, serviu como soldado num navio castelhano que reforçou a defesa do Tejo e, no outono, embarcou na Armada de Guarda Costa, que saiu sob o comando do General D. Manuel de Meneses, para esperar e escoltar as naus da Índia. É a epopeia levada a cabo por esta Armada, que se perdeu na costa francesa, entre Saint Jean-de-Luz e Arcachon, que constituiu o tema central da *Epanáfora Trágica*.

D. Francisco Manuel de Melo escreveu este texto em 1657, trinta anos depois do ocorrido, quando se encontrava deportado no Brasil, residente no que designou por Monserrate Antártico, na cidade de S. Salvador da Bahia¹. Tinham sido trinta anos de aventuras e desventuras, no mar e em terra, servindo Filipe IV na Flandres, Corunha,

¹ Forte de Nossa Senhora do Monte Serrat, na Bahía.

Cádiz e Catalunha, até 1640, quando se colocou do lado de D. João IV. Várias vezes preso, antes e depois da *Restauração*, sempre em circunstâncias pouco claras ou evidentes, a última das quais acusado de cumplicidade ou incitamento a um assassinato que sempre afirmou não ter nada a ver consigo. Dizem alguns que terá sido alvo de vinganças antigas, a que se juntou assunto passional e ciúme que envolvia o próprio monarca. São sempre formas fáceis de explicar o que parece difícil, parecendo-me que haverá ainda tema de investigação histórica sobre este processo.

A aclamação de D. João IV apanha-o na Catalunha, ao serviço de Filipe IV, e as suspeitas sobre a sua pessoa foram suficientes para que fosse preso em Castela. Conseguiu, todavia, iludir essas desconfianças e, enviado para a Flandres como Mestre de Campo de um Terço, ilude a vigilância e foge para Inglaterra, onde se declara partidário de D. João IV. Chega a Lisboa em Setembro de 1641 e são notáveis os seus serviços militares até à acusação que lhe valeu 14 anos de penas e infortúnios, cativo na Torre de Belém, na Torre Velha de S. Sebastião da Caparica e no Castelo de S. Jorge, até ser deportado para o Brasil em condenação perpétua. Foram anos difíceis, pela certa, mas foram anos de reflexão e de enorme produção literária, que lhe apurou o estilo e o pensamento. Só regressou do Brasil, depois da morte de D. João IV². E fê-lo por decisão própria, embora aconselhado por alguém que lhe escrevera de Lisboa. Disso sabemos porque arribado a S Miguel, nos Açores, em Junho de 1658, escreveu para a capital, a Cristóvão Soares de Abreu³, agradecendo e dando novas dos seus intentos, esperando pela sua redenção nos braços do novo poder político, tutelado pela figura do Conde Castelo Melhor.

Dois anos depois publicava as *Epanáforas de vária História Portuguesa*, um conjunto de cinco relações de que faz parte a nossa *Epanáfora Trágica*, descrevendo os trágicos acontecimentos ocorridos com a Armada de Dom Manuel de Meneses, desde Setembro de 1626 até ao naufrágio que perdeu quase toda a Armada, em 14 de Janeiro de 1627. O seu texto denota uma memória dos factos à dimensão da intensidade e dramatismo dos mesmos, mas revela como foi guardando durante a sua vida numerosos documentos e registos, de que se serviu na altura. De outra forma não se perceberia como pôde refazer todos os detalhes com uma extensa lista de gente embarcada, dos que sobreviveram ao naufrágio e dos que pereceram, das manobras, dos ventos, dos navios com que se cruzaram, e tudo com as respectivas datas, como só me parece possível a partir de um registo que preservou ou que obteve de alguém. Ele próprio nos diz que escreve aquela epanáfora, relatando factos de memórias que guardou “em alguns papéis mais verdadeiros que elegantes”. Notas suas, pela certa, mas também outros registos que foi acumulando.

² Novembro de 1656.

³ Nascido em Ponte de Lima, estudou Direito em Coimbra, foi magistrado chegando a desembargador no Porto, donde, a 23 de Novembro de 1646, transitou para desembargador da Casa da Suplicação em Lisboa. Terá sido nessa qualidade que se tornou conselheiro de D. Francisco Manuel Melo e, se não o aconselhou directamente a regressar a Lisboa, pelo menos encorajou-o a que o fizesse. Foi Vereador do Senado da Câmara Municipal de Lisboa.

Na primeira parte do texto, desenvolve um conjunto de opiniões sobre a organização da Armada, no período filipino, deixando clara a forma como a administração castelhana deixou cair a defesa militar de Portugal, tomando medidas marcadas por uma desconfiança permanente, com um reino que está submetido, mas não convencido. No seu estilo próprio, nos diz que Castela age estimulada pelo escrúpulo interior de quem possui e guarda coisa que sabe ser alheia⁴. E a esse espírito atribui, por exemplo, a extinção da Armada de Galés, que tanta falta faziam na defesa do Tejo, ou o atraso na organização da infantaria em Portugal. É, aliás, longa a sua explicação sobre a importância da infantaria, que reputa como a arma sublime que se fez para combater com arte e racionalidade no campo de batalha. Explica porque se chamam terços ou coronéias as unidades de infantaria, comandadas por um Mestre de Campo e divididas em companhias, que têm à frente um capitão. Os terços de infantaria espanhóis têm à volta de 1000 homens, porque são a terça parte dos regimentos alemães, com cerca de 3000. Realço que a proposta que D. António de Ataíde fez para que fosse levantado em Portugal⁵ um terço da Armada, pressupõe 800 soldados. Não é D. Francisco que o diz, mas essa informação consta dos papéis de D. António de Ataíde (hoje pertença da Universidade de Harvard) e está patente num manuscrito da Biblioteca da Universidade de Coimbra, coligido por Gonçalo de Sousa, que foi um dos capitães desse terço.

O Terço da Armada da Coroa de Portugal (criado a partir do já referido despacho de Filipe IV, a 18 de Abril de 1621) foi comandado por D. Francisco de Almeida, e foi acompanhado na expedição à Bahía pelo Terço de Socorro, que tinha António Moniz Barreto como Mestre de Campo. Tudo isto explica Manuel de Melo acrescentando que D. Francisco de Almeida deixou o cargo, após o regresso a Lisboa sendo nomeado para outras funções, entre as quais as de governador de Ceuta. Em 1626, quando se formou a armada de Dom Manuel de Meneses, voltou a embarcar, levando agora como Mestre de Campo António Moniz Barreto, que também estivera no Brasil. A armada era de 6 navios, entre os quais a capitânia (que suponho ter sido a *Sto. António*), os galeões *S. José*, com D. António de Meneses, o *Santiago*, com Gonçalo de Sousa, o *S. Filipe*, de

⁴ “porque não há mayor estimulo em a guarda da cousa que se possui, que o escrúpulo interior com que se logra como alheia”

⁵ Noutra oportunidade tive ocasião de explicar como nasceu o Terço da Armada da Coroa de Portugal, enquanto primeira unidade constituída com carácter permanente (paga de verão e de inverno), desfazendo um equívoco que a meu ver resultou de uma menor compreensão do que sobre isso escreveu D. Francisco Manuel de Melo, nesta *Epanáfora Trágica*. D. António apresentou as primeiras propostas para que se constituísse um Terço de Portugueses, a quando da visita de Filipe III a Portugal, em 1618. O assunto nunca foi tido em conta pelo Conselho de Guerra, havendo comentários em relatos que provam de algum modo a desconfiança castelhana quanto à lealdade portuguesa. Sucede, contudo, que em 1621, tendo chegado ao trono Filipe IV, havendo vontade de reatar a guerra com a Holanda, o rei despachou a proposta de D. António, quando o recebeu a 18 de Abril de 1621. É também essa a informação que Manuel Severim de Faria registou nos seus Anais do Reino de Portugal. Porém, o facto de D. Francisco Manuel de Melo ter escrito que o General do mar obteve essa licença quando foi empossado no cargo (sem menção de data) levou alguns historiadores a colocá-lo em 1618.

Manuel Dias de Andrade, o *S. João*, com António Moniz Barreto (almiranta) e a urca *Sta. Isabel*, com Cristóvão Cabral. O galeão *S. João*, apesar de ter mais de 1000 toneladas, tinha vindo do Brasil em muito mau estado, era roncheiro, governava muito mal, estava depauperado de artilharia e tornara-se mais um problema do que uma real capacidade da Armada. Aliás, de todos os navios, apenas o *Santiago* e o *S. Filipe* eram novos e capazes para o mar.

D. Francisco embarcou na nau capitânia, na qualidade de soldado, acompanhado de três criados seus, pagos da sua própria fazenda. Assim acontecia quando estávamos em presença de jovens fidalgos abastados e sucedera da mesma forma quando assentou praça na companhia de Diogo de Mendonça Furtado. Suponho que terá viajado sempre muito perto de Dom Manuel de Meneses, na medida em que nos dá um relato de alguns detalhes do seu carácter que denotam uma certa proximidade e até alguma intimidade adquirida naqueles meses passados a caminho do infortúnio.

Saíram de Lisboa numa quarta-feira, dia 24 de Setembro, com indicações de que deveriam manter-se a norte dos 38° e $2/3$ bordejando até cerca de 50 léguas da costa, esperando pelas naus da Índia, que viriam em direcção à barra de Lisboa. Assim andariam, segundo diz D. Francisco, até que recebessem novas ordens. Não deixa de ser curioso, contudo, que entre os papéis de Gonçalo de Sousa esteja o regimento que D. Manuel de Meneses deu aos seus capitães (portanto a Gonçalo de Sousa), onde diz que deviam andar entre $38^{\circ} 1/3$ e a barra de Lisboa, até cerca de 20 léguas da costa. Há nesta informação uma pequena diferença que nos permite duvidar ter D. Francisco registado ou guardado documentos oficiais (ou cópias de documentos oficiais) sobre esta armada. Mas isso é apenas um detalhe que pouco interessa para o conteúdo da *Epanáfora*. Adianta, contudo, um outro detalhe deste regimento na posse de Gonçalo de Sousa, referente a instruções para que, avistando qualquer dos navios da Índia, não deviam ir a bordo deles, nem enviar qualquer embarcação, ou permitir contacto, fosse ele qual fosse. Havia por parte da coroa um receio (fundado ou não) de que se fizesse contrabando de mercadorias ricas, que facilmente se escondiam (como pedras preciosas), parecendo-me (é estudo a desenvolver) que este receio está presente em muitas das ordens dadas à armada.

No dia 20 de Setembro avistaram 16 velas que verificaram ser castelhanas. Traziam ordens para que andassem juntos até 15 de Outubro, na mesma zona. Nessa altura separar-se-iam, indo os castelhanos para o sul, esperar a frota da prata.

Entretanto, duas ordens contraditórias chegaram à Armada portuguesa. Uma de que deveriam dirigir-se à Corunha, para onde iriam as naus da Índia, e outra de que deveriam procurá-las e recolher-se a Lisboa. Para cumprir este último desígnio, deviam ir para norte, até à Galiza, e dali navegar para sul, a cerca de 40 léguas da costa. Assim começaram por fazer, quando lhes chega uma terceira ordem, dizendo que as naus já estão na Corunha, e é para lá que devem dirigir-se para a escoltar para Lisboa. Esta sucessão de ordens e contra-ordens, com pouco sentido e nenhum planeamento merecem o comentário do autor sobre o que entende ter sido a desorganização da monarquia dos hispânicos.

Ja já o mês de Outubro avançado, recomendando que os navios se recolhessem a seus portos e tomassem atenção ao tempo, quando cresceu um violentíssimo temporal de sudoeste e sul, que fez perder as faluas de ligação. Tentando proteger os navios “correram com o tempo” para norte, em direcção à Corunha, mas já não conseguiram entrar no porto e quase se perderam nos baixos de Yacente, em frente à Torre de Hércules. O governador da Galiza mandou-lhes piloto, mas o vento sul, ponteiro, não deixou que se fizessem à barra, acabando por entrar no Ferrol. Era conselho de D. Manuel de Meneses que devia ficar em Ferrol até ter condições para vir para o sul, mas não foi esse o entendimento do Conselho e do governo de Lisboa. Não vou estender a minha descrição com os detalhes absurdos que motivaram manobras e perigos inusitados para a Armada, em que muitos navios se encontravam em muito mau estado. Os factos, a partir deste final de Outubro e até Janeiro de 1627, soam como uma tragédia grega em que o herói marcha de forma inexorável para a perdição evidente, apesar dos avisos aflitos do coro.

Os caprichos do mar são inexplicáveis e não há como fazer-lhes frente com sucesso. Apanhados na tempestade os navios têm de se proteger aguentando (como se diz) de capa ou deixando-se correr com o tempo se puderem fazê-lo. Depois de terem saído do Ferrol, assolados pelo temporal de sul, os navios velhos, se ficassem de capa, deixando o aparelho bater, acabariam por abrir e perder-se. A solução era não resistir e deixar-se correr ao sabor do mar e do vento, mas isso obriga a ter espaço livre para o fazer. Ter, pelo menos, a noção desse espaço para evitar outros perigos. Mas nem sempre isso é possível. A Armada de D. Manuel de Meneses, com as naus da Índia que, entretanto, apareceram também, estiveram dias demais no Golfo da Biscaia, sofrendo temporais de sul e sudoeste, que os foram arrastando, sem o perceberem, para perto da costa francesa. Como ele diz “a vista de terra causou novo temor, que acrescentava o não ser conhecida por falta de ponto, já na carta perdido”. Já à vista de Saint Jean-de-Luz a capitânia bateu várias vezes no fundo, por causa da ondulação cavada. Com o amanhecer o tempo amainou por umas horas, mas o navio estava perdido. E com ele estavam quase todos os outros, encalhados pela costa até Arcachon. Apenas o *Santiago*, de Gonçalo de Sousa, conseguiu aguentar-se na enseada de Getaria, protegido do tempo oeste. António Moniz Barreto foi uma das vítimas do terrível naufrágio. Com o nascer do sol chegaram socorros de terra que desembarcaram muita gente, mas quando a maré cresceu ninguém mais conseguiu salvar-se

D. Francisco Manuel de Melo ficou com o General da Armada, salvando-se e acompanhando-o nos trâmites que levou a cabo no sentido de apoiar e ajudar os sobreviventes. O seu relato termina, pois, com a descrição desses momentos trágicos vividos na praia de Saint Jean-de-Luz, falando-nos de Dom Manuel de Meneses, a quem não poupa elogios às faculdades e feitos. Nas últimas linhas da *Epanáfora*, traça-nos o perfil de um homem de “grande aplicação às boas letras, inclinando-se com felicíssimo progresso às ciências matemáticas. Soube sempre com perfeição a música e professou a História Romana e Grega, de cujo idioma tinha algum conhecimento. O seu autor latino era Tácito, o grego Tucídides e dos poetas vulgares estimava pela variedade Ariosto, confessando sobre os

heróicos a eminência do nosso Camões”. Dom Manuel de Meneses era o homem que D. Francisco gostaria de ser: marinheiro experimentado, que segurou o leme melhor do que ninguém, quando foi necessário; valoroso soldado, lesto e elegante nas letras e nas artes, sereno no perigo, a ponto de ler calmamente Lope de Vega, estando à vista da morte. Dele sabemos ainda ter sido Cronista-mor e Cosmógrafo-mor, sucessor efectivo de João Baptista Lavanha. Várias vezes terá ido à Índia e três delas como Capitão-mor da armada. Se juntarmos a este curriculum os feitos de armas, obtidos nos mar e em terra, entre os quais a retomada da Bahía, não nos surpreende que tenha merecido a admiração do jovem soldado Francisco Manuel de Melo, que se juntou com ele neste trágico infortúnio da Armada de 1526.

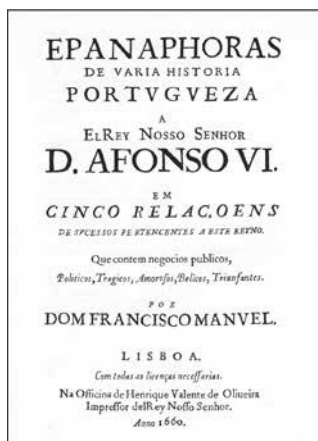
XIII Sessão Cultural Conjunta ICEA – AM, na ERICEIRA
**D. FRANCISCO MANUEL DE MELO, HISTORIADOR
E LITERATO, UMA FILOSOFIA DA NATUREZA CENTRADA
NO MAR: DO CRIADOR DA *EPANÁFORA TRÁGICA*,
A ESPINOSA E A DAVID MELGUEIRO**

Comunicação apresentada pelo académico
Manuel Cadafaz de Matos, em 6 de maio

Em evocação do Dr. Miguel Pinto de Meneses (1917-2004),
tradutor do *De Ivsto Imperio Lusitanorum*, de Frei Serafim de Freitas

Prólogo

No tecido histórico, a atenção no pormenor permite, por vezes, encontrar novas diretrizes de pensamento, se não mesmo de questionamento. Estas nossas reflexões, centradas no mar, surgem em torno da produção por D. Francisco Manuel de Melo (1608-1666), tomando em linha de apreciação a epístola escrita a um amigo que ele enviou, em 5 de Fevereiro de 1657¹ – ao concluir a redacção da *Epanáfora Trágica* – de um fortim que ele indica, precisamente, como tratando-se do *Moncerrate Antártico*.



Frontispício das *Epanáforas de Vária História Portuguesa*,
na sua edição de Lisboa, de 1660; e retrato do seu autor,
D. Francisco Manuel de Melo

¹ D. Francisco Manuel de Melo, *Epanáforas de Vária História*, Lisboa, na oficina de Henrique Valente de Oliveira, 1660 (final da carta dedicatória da *Epanáfora Trágica*).- Col. CEHLE.

Interroguemo-nos (depois de o termos feito no local, quando da nossa missão de pesquisa em S. Salvador, Bahia, em Abril de 1989) que fortim era esse o de *Moncerrate Antártico*?

Tratava-se, sem dúvida, do forte de Monserrate – uma *defesa de costa edificada, segundo Mário Mendonça de Oliveira, pelo engenheiro italiano Baccio de Philicaia*², durante a gestão de D. Francisco de Sousa, conhecido como “Das manhas” – entre os fins do século XVI e inícios do XVII. Este fortim, “na cartografia de Teixeira Albernaz do primeiro quartel do século XVII... é o quarto representado em planta”³, sendo completamente distinto, no seu traçado, da defesa da cidade que existiu, como Forte de S. Francisco⁴, ou outras fortificações costeiras daquela mesma região bahiana⁵.

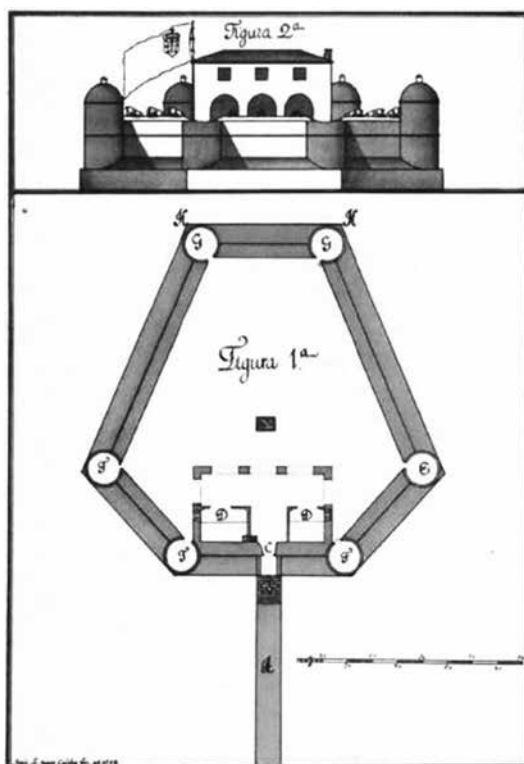
O fortim de Monserrate foi edificado, com efeito, naquele período, em S. Salvador, na Ponta de Itapagipe, com a mesma configuração que a carta existente no esboço cartográfico de Caldas, ou noum outro, que hoje se encontra depositado na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, ambos aqui representados.

² O Eng. Militar italiano Baccio de Philicaia esteve activo no Brasil, ao serviço de Portugal, ao tempo em que desempenhou as funções de Governador-Geral D. Francisco de Sousa, entre 1592 e 1602.

³ Mário Mendonça de Oliveira, *As fortalezas e a defesa de Salvador*, IPHAN, Monumenta, 2008, p. 71. Agradecemos a este investigador baiano os elucidativos esclarecimentos que (por intermédio do nosso Confrade no Instituto Geográfico da Bahia, Luís Guilherme Tavares) nos prestou.

⁴ Sobre o antigo forte de São Francisco este fazia parte da defesa do porto da cidade e encontrava-se nas vizinhanças da Praça Deodoro. Deste último hoje não existem mais quaisquer vestígios.

⁵ Cfr., para além de outras fontes cartográficas (como Teixeira Albernaz), Carlos Julião, in *S. Francisco (Elevaçam... que mostra em prospeto pela Marinha, a cidade de Salvador, Bahia de todos os Santos, 1779* (peça existente no Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, Lisboa); Aníbal Barreto (Cel.), *Fortificações no Brasil (Resumo Histórico)*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1958. 368 pp; Carlos Miguez Garrido, *Fortificações do Brasil*. Separata do vol. III dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1940.; Augusto Fausto de Sousa, *Fortificações no Brasil, RIHGB*, Rio de Janeiro, tomo XLVIII, Parte II, 1885, pp. 5-140; ou ainda *Cartas topográficas contem as plantas e prospectos das fortalezas que defendem a cidade da Bahia de Todos os Santos e seu reconcavo por mar e terra*, c. 1764 (do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa).



Planta antiga de Caldas, do Fortim de Monserrate, S. Salvador da Bahia



Um pormenor arquitetónico actual do mesmo foetim
(*apud* Mário Mendonça de Oliveira, 2008: 72; 80).



Planta do Forte de Monserrate, S. Salvador da Bahia
(por cortesia da Biblioteca Nacional do Brasil, Rio de Janeiro)



Um outro aspecto do mesmo forte, na actualidade

Falar do Fortim de Monserrate – onde em 1657 se encontrava D. Francisco Manuel de Melo – tem de ser feito, apesar de tudo, com alguma precaução, para este não ser confundido com o *baluarte de Monserrate*, na mesma região brasileira.

Este baluarte específico, regista ainda Mário Mendonça de Oliveira, integrava então “o perímetro defensivo aproximado de S. Salvador, situado, provavelmente, na encosta da cidade, abaixo da fortaleza de Santo António Além-do-Carmo, como o descreveu o Capitão João Coutinho”⁶. Enquanto isso o fortim de Monserrate era uma sentinela de costa, apesar de na sua defesa setecentista daquele ângulo da cidade, ele não dispôr então mais do que seis ou sete peças de artilharia, daí ser mais frequentemente referenciado com *fortim*⁷ do que como forte. E foi nele que, de facto, D. Francisco Manuel de Melo passou uma parte do tempo da sua permanência em S. Salvador da Bahia, antes de regressar ao Reino em 1658.

A produção daquela referida epístola de Fevereiro de 1657 (a *Epanáfora Trágica*) antecede como dissemos, e obviamente, o texto das aludidas *Epanáforas de Varia História*⁸, que só viriam a público em 1660, na sua edição *princeps* (quando ele já se encontrava em Lisboa), na oficina de Henrique Valente de Oliveira.

Tratava-se, é um facto, por parte de D. Francisco Manuel de Melo, de um conjunto de reflexões de incidência *memorialista*. O autor fazia aí alusão a factos ocorridos três décadas antes, quando dos dramáticos acontecimentos ocorridos junto ao porto do sudeste de França, de St. Jean de Luz, onde em Janeiro de 1617 (no âmbito da ocorrência de tão largo número de mortos) quase também ele perdeu a vida.

O pormenor que pretendemos relevar é o facto de, no final dessa epístola preambular a tal texto, o escritor seiscentista português ter utilizado a expressão de “Monserrate *Antártico*”. Fazia-o em oposição a **Ártico**, como região polar, por ele se encontrar então na América do Sul e ignorando, certamente, quão distante ainda se encontrava da região polar do Antártico.

D. Francisco Manuel de Melo referencia essa expressão de *Antártico*, naquela sua memória, tendo então feito reviver a dureza dos acontecimentos marítimos ocorridos, no âmbito de um naufrágio naquela aludida época transacta e no plano de uma relativa *longa duração*. Foi essa calamidade que levou ao fundo do oceano, não só várias cente-

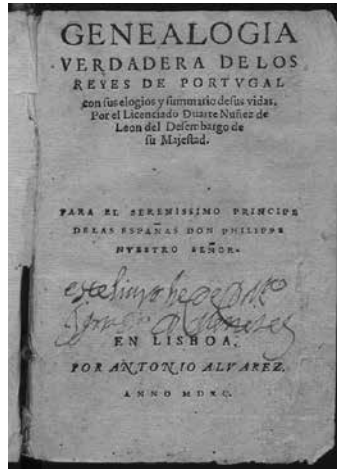
⁶ João Coutinho, “Relatório”. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Mss. 245, Bahia, fls. 123-136. citado por Mário Mendonça de Oliveira, *op. cit.* (2008), p.73.

⁷ Para Mário Mendonça de Oliveira essa diferença assenta, sobretudo, no facto de um “fortim” ser uma “fortificação de pequenas dimensões e, quase sempre, desprovido de defesas externas significativas” (*op. cit.*, p. 26).

⁸ As *Epanáforas de Varia História Portuguesa*, de D. Francisco Manuel de Melo, constituem uma obra seiscentista – que teve uma longa maturação e desenvolvimento, antes de 1660 – relacionada com alguns aspectos da evolução da História de Portugal, entre os fins da dinastia filipina e o reinado de D. João IV. Importa ter presente, com efeito, que as cinco Epanáforas integram a *Trágica*, de 1627; a *Política*, de 1637; a *Bélica*, de 1639, a *Triunfante*, de 1654 e a *Amorosa*. Joel Serrão procedeu à sua edição em fac-símile e estudo em 1975, na Imprensa Nacional – Casa da Moeda.

nas de homens, como algumas das mais destacadas unidades em circulação da Marinha portuguesa do segundo quartel do século XVII.

Tratou-se, é um facto, de um dos seus primeiros trabalhos de incidência historiográfica por parte daquele autor, que já contava à época, como é sabido, quase meio século de existência. Nos seus ascendentes familiares contava-se, recorde-se, da parte de sua mãe, Duarte Nunes de Leão⁹.



Frontispício de uma das obras do seu bisavô materno, Duarte Nunes de Leão, intitulada *Genealogia Verdadera de los Reyes de Portugal*, dedicada a Filipe de Espanha

I

Será na Bahia, porém, D. Francisco Manuel de Melo, para além do literato, também e apenas, um *historiador* interessado na *restituição* das ocorrências de um naufrágio? Não terá ele sido, também, um filósofo virado para a Natureza n(d)o mar?

Afrânio Peixoto estabeleceu, numa das suas obras, que D. Francisco Manuel de Melo – influenciado por Justo Lúpsio e pelos senequistas espanhóis – foi, como autor, um pouco de tudo: “poeta e prosador, escritor epistular, ensaísta e moralista”¹⁰.

Não tem sido prestada no entanto, pelos mais variados analistas da sua obra, a devida atenção à vertente filosófica da sua obra, ao seu pensamento. Pretendemos levar

⁹ Duarte Nunes de Leão (c. 1530-1608) veio a ser autor de uma vasta obra, de que podemos destacar, entre outros títulos, a *Genealogia Verdadera de los Reyes de Portugal*, Lisboa, na oficina de António Álvares, 1590.

¹⁰ Afrânio Peixoto, *Aspectos da Literatura Barroca*, Rio de Janeiro, 1950, p. 131.

aquí, com efeito, aspectos que decorrem da nossa interpretação de uma Filosofia da Natureza, centrada no mar, ao longo das páginas da *Epanáfora Trágica*¹¹.

Neste nosso modesto estudo, ainda centrado nos problemas da História da Expansão portuguesa seiscentista, poderíamos dar a entender, ante um leitor distraído, que pretendemos documentar no essencial as *linhas de força* contidas na *Epanáfora Trágica* desse autor, redigida como vimos em 1657. Nada de menos verdadeiro, a reflexão que se vai seguir só teve, desde o início, uma única linha vectorial, a de tentarmos perspectivar em que medida, neste texto histórico, se agiganta – nesse autor seiscentista que apaixonou Colomès - uma verdadeira Filosofia da Natureza por parte de quem tanto admirou Justo Lipsisio¹².

II

O período de 1623-1660 e a evolução da discussão em torno do *Mare Liberum* na argumentação concisa de Frei Serafim de Freitas, no *De Iusto Imperium*: na *Epanáfora Trágica* (1657) subsistiu uma reminiscência do problema

Bisneto, como se disse, de um jurisconconsulto (Duarte Nunes de Leão, falecido por sinal no ano do seu nascimento), D. Francisco Manuel de Melo, **na sua** *História Leitura*, *teve ensejo de acompanhar de perto, como amoroso pelos livros, os conteúdos de várias obras no contexto da Jurisprudência. Uma dessas obras foi a de Frei Serafim de Freitas.*

É sabido que este religioso português se impusera cabalmente – nos trabalhos preparatórios do seu livro *De Iusto Imperio Lusitanorum* e num discurso argumentativo bem inequívoco – ao exposto por Hugo Grotius, das Províncias Unidas, na sua obra *Mare Liberum* (impresa em Valladolid, pouco depois, em 1625).

A obra de Grócio tinha sido escrita, inicialmente, de forma a ser legitimado juridicamente, um bem conhecido acto de pirataria que tivera lugar já em 1603, por corsários holandeses ao serviço da Companhia das Índias Orientais. Vivia-se um período em que as Províncias Unidas se encontravam em guerra com a Espanha. A edição de tal tratado ocorreria apenas em 1608, em Leiden e sem nome de autor, com um teor que atacava

¹¹ Seguimos, para este efeito, o aludido texto de D. Francisco Manuel de Melo, constante de *Epanáforas de Vária História Portuguesa*, edição semidiplomática por Evelina Verdelho, Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras, Centro de Estudos de Linguística Geral e Aplicada, Corpus Electrónico do CELGA – Português do Período Clássico, 2007, pp. 99-171.

¹² Tenha-se presente que na obra de D. Francisco Manuel de Mello, *Hospital das Letras*, uma das figuras dos diálogos é precisamente Justo Lipsisio (1547-1606), para além de outros como Quevedo. Jean Colomès, a quem se ficou a dever (com a chancela do Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, em Paris, sob a sábia bitola de Joaquim Veríssimo Serrão) a edição do *Hospital das Letras*, é categórico quando regista, no respectivo estudo introdutório, que a produção dessa obra e a da *Epanáfora Trágica* são sensivelmente do mesmo período da permanência do escritor português no Brasil. antes de regressar em 1658.

fortemente o disposto no tratado uso-espanhol de Tordesilhas, de 1494¹³, ou seja, então em vigor havia cerca de 115 anos.

Tudo começou quando a nau portuguesa *Santa Catarina* se dirigia de Macau para Malaca, sob o comando do capitão-mor Sebastião Serrão, fortemente carregada – para além dos seus de 700 elementos de tripulação – com mais de 1500 toneladas de especiarias e de porcelanas daquelas regiões, acabando por ser tomada por piratas holandeses.

Aconteceu então que toda essa carga da *Santa Catarina*, foi apresada pelos referidos piratas batavos e transportada para as Províncias Unidas, tendo ali sido vendida em leilão. De tão exorbitantes vendas, elevadíssimas para a época, resultaram nada mais nada menos do que “13 toneladas de ouro, valor líquido”.

Apesar de tudo, uma significativa parte dos associados da Companhia das Índias Orientais admitiu, como *ilegítima* esta ação daqueles corsários holandeses. Tendo-se estes demarcado daquela tomada de bens, acabariam por vender as suas acções, tendo-se recusado mesmo a receber os dividendos a que poderia ter direito naquele contexto.

As autoridades das Províncias Unidas encomendaram então a Hugo Grotius, a publicação de um tratado sobre o *Direito de presa*¹⁴, em que fosse sustentada uma política de liberdade nos mares, o consignado como *Mare Liberum*, matéria essa objecto do livro preparado por aquele na segunda metade da primeira década do século XVII e publicado em Leiden no ano seguinte¹⁵.



Retrato de Hugo Grotius (1583-1645), datado de 1608; e frontispício da obra (contra os direitos dos Portugueses no mar), *Mare Liberum*

¹³ De considerar que em 1494 Portugal e Espanha tinham assinado o *Tratado de Tordesilhas*, corroborado no seu teor pelo Papa, tendo o seu articulado disposto uma política de monopólio comercial nos mares dos vários continentes.

¹⁴ Uma parte do texto de Grotius manteve-se inédita até à sua edição definitiva em 1868.

¹⁵ Diversos aspectos da nossa argumentação, no presente sub-capítulo, são devedores à solidez da argumentação do Prof. Marcelo Caetano, na introdução a esta obra. Agradecemos, para o presente efeito, ao Dr. Miguel Pinto de Meneses, tradutor do presente tratado para a língua portuguesa, o insistir repetidamente conosco que não desprezásemos a enorme e *substantiva* validade desse texto do Prof. Marcel Caetano.

Procurava-se assim combater os direitos adquiridos pelos navegadores portugueses com os seus descobrimentos e, inerentemente, as diversas bulas papais concedidas a favor do *Mare Clausum*, em particular sobre a livre circulação de mercadorias e capitais no mundo da época. Influenciava-se assim então, de uma forma decisiva, o direito dos indivíduos, no sentido de uma Economia já *globalizante*.

D. Francisco Manuel de Melo só acompanhou muito mais tarde – ou seja, durante a sua mocidade – tal disputa política no plano do *Mare Liberum* (dado que esse livro fora preparado, precisamente, no período que antecederia um pouco o seu nascimento em Lisboa).

Só que toda essa polémica arrastou-se no tempo, envolvendo tratadistas de várias nações. Por exemplo em 1635 John Selden editara a sua obra *Mare Clausum Seu De Dominio Maris*¹⁶. Defendia então aí, nesse período, os interesses ingleses, sustentando que os reis de Inglaterra haviam manifestado a vontade de proibir os pescadores batavos de utilizar as suas águas territoriais para a prática da pesca.

No período do domínio de Portugal pela dinastia filipina, esta não foi favorável – se não mesmo antagónica – à posição assumida por Lisboa como potência marítima que se havia afirmado transicionalmente no contexto comercial. Memo assim procurou-se defender um passado de domínio comercial transnacional, contra os interesses manifestos das Províncias Unidas, por um lado, e também, de certo modo, contra determinados interesses de potências como a Inglaterra e a França.

Chegaram, inclusivamente, a proibir-se as naus de comércio batavas de se abastecerem em portos da Península Ibérica. Tal compeliu então (inadvertidamente) as mesmas a irem comercializar tais produtos no próprio Extremo Oriente.

Uma (outra) natureza do homem comercial português, centrado na sua vida no mar: teria consigo no Brasil, o autor da *Epanáfora Trágica* algum exemplar do *De Iusto Imperio Lusitanorum* de Frei Serafim de Freitas?

O grande mérito de Frei Serafim de Freitas, residindo em Valladolid, foi o de preparar um tratado de resposta a Grotius, *De Iusto Imperio Lusitanorum, ali publicado em 1625*¹⁷. Tal ocorrera precisamente ao tempo de Filipe II, apesar da complexidade relacional na época entre as duas nações.

¹⁶ Não andaremos muito longe da verdade se afirmarmos que poderá ter sido, nesse período, que como leitor de temas históricos D. Francisco Manuel de Melo (à altura com 28 anos) se interessou em acompanhar, mais de perto, esta polémica dual do *Mare Liberum* versus *Mar Clausum*.

¹⁷ Frei Serafim de Freitas, *De Iusto Imperio Lusitanorum*, fixação do texto original e tradução portuguesa (a partir do latim) da autoria de Miguel Pinto de Meneses, com uma introdução do Prof. Marcello Caetano, Lisboa, Instituto de Alta Cultura / Faculdade de Letras de Lisboa, 2 tomos, 1961.



Frontispício de *De Iusto Imperio Lusitanorum*, editado em Espanha, em Valladolid, em 1625

Não podemos deixar de acentuar o facto de esse monarca não ter então querido reconhecer a questão como prioritária, chegando mesmo a determinar-se, por via da Inquisição, que a obra de Hugo Grotius passasse a integrar o Índice de Livros Proibidos¹⁸.

A argumentação deste religioso português foi, assim, cabalmente estruturada em latim (a língua culta da época) de uma forma não só erudita mas, sobretudo, metódica, num plano jurídico e também filosófico. Viviam-se um período em que até alguns destacados juristas de Espanha (e até de Portugal¹⁹) também sustentavam as vantagens da livre navegação nos mares.

Esse tratado de Frei Serafim de Freitas veio abrir uma discussão que mais tarde, já no plano temporal da Restauração, viria a conhecer alguns significativos desenvolvimentos.

Uma questão pertinente que hoje se pode pôr é se, durante a sua permanência no Brasil, até 1658, D. Francisco Manuel de Melo tinha, na sua *biblioteca* volante algum exemplar da obra daquele religioso e filósofo político, *De Iusto Imperio Lusitanorum*. A nossa convicção é, de facto, pela negativa.

Dotado de uma prodigiosa memória, o historiador da *Epanáfora Trágica* – quando abordou nesta obra, na parte inicial, a figura de Cristóvão Cabral (que era capitão-mor de uma das naus, a Santa Isabel, da esquadra sob o comando do Almirante D. Manuel

¹⁸ *Index Librorum Prohibitorum*, edição de J. Bjujanda, Universidade de Sherbrooke (Canadá), “Espanha”.

¹⁹ Inclusivamente alguns governadores portugueses, com receio de perderem prerrogativas de que tinham beneficiado do rei de Espanha, se manifestaram na época a favor de uma política de *Mare Liberum*.

de Meneses) – referiu-se a um dos membros da tripulação, Francisco de Freitas, referindo tratar-se de um sobrinho do Pe. Serafim de Freitas.

É precisamente neste contexto específico – e não entrando em muitos pormenores da doutrina da Filosofia Política do De Iusto Imperio Lusitanorum – que D. Francisco Manuel de Melo evidencia ter, em tempos, lido essa obra. Ele faz então aí alusão, a tal propósito, ao

douto Padre Fr. Serafim de Freitas, da Ordem da Mercè: Varão entre os nossos, tão sábio, que lhe foi cometida a impugnação, e resposta, ao livro que Hugo Golsio, Olandes, sábio herege, [que] escreveo da liberdade do Mar, contra o poder das Chaves de S. Pedro; e justificação dos titulos Reaes, que a nossos Reys pertencem, por investidura Pontificia; em cuja defesa, Frey Serafim escreveo o seu, e nosso livro, de Justo Imperio Lusitanorum²⁰.

III

O poder das riquezas das Índias no Reino e na sua Economia, ou das origens da carga de uma das naus da carreira da Índias (1626): D. Filipe da Gama, representante no território de Goa dos interesses da Coroa Dual filipina

Nessa época em Portugal vivia-se no âmbito da monarquia dual filipina, não muito depois de Filipe IV/III ter consolidado o poder. Este monarca ibérico governava desde 1621²¹ e continuava a seu modo (com as *nuances* conhecidas) a política de expansão que tinha sido amplamente desenvolvida e politicamente estruturada nos reinados de D. Manuel e de D. João III.

Filipe IV/III, com a subtilidade que o seu estado-maior sabia conduzir, pretendeu manter o maior tacto no sentido de poder continuar a usufruir das poderosas riquezas que chegavam do império do Oriente. Prudente e astucioso, desenvolvia uma política de proximidade com os governadores da Índia de modo a não evitar que coubesse à sua Coroa *a parte de leão* que conseguisse auferir do tráfico, pelas maus das carreira da Índia.

²⁰ *Epanáfora Trágica*, 194: 124-125.

²¹ Em 14 de Julho de 1619 Filipe IV de Espanha tinha sido jurado príncipe de Portugal. No começo deste seu reinado, ele nomeou D. Gaspar de Guzmán, como Conde-Duque de Olivares, seu Ministro e homem forte, depositando então nele a maior confiança. Os portugueses viram-se obrigados, deste modo, à aceitação da demissão do Marquês de Alenquer, vice-rei de Portugal, e que foi substituído por uma Junta de três membros, integrando o Conde de Basto, D. Nuno Álvares Portugal e o Bispo de Coimbra.



Retrato do Vice-Rei da Índia, D. Francisco da Gama,
em pintura existente no Palácio dos Governadores de Goa

O Vice-Rei da Índia, neste período, numa política esclarecida, pretendia continuar a manter as melhores relações com os Sultanados que, no Indústão, se encontravam mais próximos do território de Goa. Tratava-se, ao fim e ao cabo, da manutenção de uma política de *boa vizinhança*, aparentemente sem atropelos de interesses.

Foi com base nessa política de boa *vizinhança* que, em 1625 ou eventualmente já em começos de 1626, Ibrahim Adil Xá II (1580-1627), líder do Sultanado de Bijapur e em termos de afirmação de poder e de prestígio – seguindo-se neste âmbito o sentido (muito mais tardio) de *potlach* – pretendeu *agigantar* a sua presença régia ou principesca. Ele ofereceu então ao rei de Espanha, detentor de um tão vasto império, um presente cativador e deslumbrante: um valioso diamante, que importou (certamente a D. Francisco da Gama) fazer seguir dali para o Reino... em Madrid.

As nossas investigações quer no Arquivo de Pangim (Goa), quer na Torre do Tombo e no Arquivo Histórico Ultramarino – em fases cronológicas distintas – na tentativa de encontrar documentação referente à entrada em solo de Goa de tal diamante e do respectivo embarque para a capital do Reino (presumivelmente em começos daquele ano), resultaram até ao momento infrutíferas. Essa possível entrega pessoal – dados seu valor e raridade – a um dos capitães da armada em Velha Goa, para o transportar para a Europa e o fazer chegar à posse do rei Filipe, não oferece hoje dúvidas.

O acautelamento desses bens especiais, por destinados ao Rei, importava de sobremaneira. Regra geral iam no camarotado próprio capitão, guardados com a maior segurança, pois a sua preservação era de muito maior interesse que todos os acolhidos nas naos e que tinha de pensar, muitas vezes em péssimas condições de navegação e de alimentação, até chegaram ao porto de destino.

Quanto a este período específico (de cerca de um ano antes dos acontecimentos específicos aqui abordados) detectámos um curioso documento existente na Torres do

Tombo, constante do *Liuvro das Monções, uma Resposta do vice rei D. Francisco da Gama a uma carta de D. Filipe III sobre os problemas com os gasalhados quando da partida da Índia. De Goa, a 12 de Fevereiro de 1625*²².

Estabelece este documento, a dado passo:

*Os capitães mores e capitães da naos do Reino allem dos gasalhados de regimento q[ue] dela trase[m] pedem aqui outros q[ue] os Viso Reis ordinariame[n]te lhes dão. E eu o fiz também por estarem neste costume contando m[u]ito pola gente q[ue] vai nas naos q[ue] he razão q[ue] se agasalhe e não contente com isso trattão de se apoderar de tudo o maes dellas e de fazere[m] novos gasalhados e hum dos capitães mores o intentou fazer...*²³

A partida do diamante e porventura de algum *contrabando* de Goa para a Corte do rei Filipe IV / III de Portugal



Representação do Sultanato de Bijapur; e Sultão Ibraim Adil Xá II (1580-1627), líder desse império político seiscentista do sudoeste do Indústão

Estas naus de *torna-viagem* – aproveitando-se o período das monções, entre Março e Abril de cada ano – costumavam sair de Cochim ou de Goa, destinadas a Lisboa. Deste modo em Abril de 1626 – e como sempre sob a supervisão do Vice-Rei da Índia, uma armada de duas carracas, a sob o comando de Vicente de Brito de Meneses²⁴ (uma segunda nau seguia sob o comando de João Henriques de Ayala), saíram de Goa em direcção a Lisboa, onde deveriam chegar em Outubro seguinte.

²² ANTT, *Livros das Monções, livro 22, fls. 58-58 vº*. Este documento é também transcrito por Rui Landeiro Godinho, in *A Carreira da Índia. Aspectos e problemas da Torna-Viagem*, Lisboa, Fundação Oriente, 2005, p. 218.

²³ Mss. cit., fl. 58

²⁴ Quanto a este ano de 1625, o *Livro das Armadas* regista, sob a rubrica 218 [6 de Abril] o seguinte registo: “Armada de duas naus. Capitão-mor Vicente de Brito de Meneses; e da outra nau João Henrique de Ayala.

Continuava a viver-se, então, neste contexto específico da História Económica, uma era ainda pautada pela *abundância*. Isso apesar de os tempos áureos quinhentistas de algum modo já terem passado.

Foi confiado, deste modo, ao capitão-mor da armada – que viajava na carraca *São Bartolomeu* (e entre outros valores, supostamente) – uma das maiores jóias se não da *Coroa*, para a Coroa Filipina.

Trata-se de um *bisalho*, ou seja, uma bolsa de couro (de duplo compartimento) destinada ao transporte de pedras preciosas. Nesta caso específico, era aí transportada, com o maior sigilo e cuidado, o valioso diamante do *Idalcão* Ibraim Adil Xá II, que deveria escrupulosamente ser entregue pessoalmente a Filipe IV/III, para a Rainha Isabel de Bourbon (1602-1644)²⁵, que era uma devota apreciadora de jóias.



Retratos do rei Felipe IV/III de Portugal;
e da Rainha Isabel de Bourbon, que admirava jóias

A sucessiva ocorrência de naufrágios ao longo da primeira metade do século XVII e o modo como se antepôs estabelecerem-se novas determinações legais

Entretanto na carreira das Índias continuavam a suceder-se, entre os séculos XVI e XVII, com alguma frequência, naufrágios entre as naus que circulavam entre os portos de Goa e Lisboa e vice-versa, isso para além das outras carreira. Não nos detendo aqui

²⁵ Subsiste um curioso paralelismo entre esta oferta (o diamante) para Filipe IV/III de Portugal e a Rainha Isabel de Bourbon – que mais tarde se perdeu num naufrágio junto à costa francesa (como veremos adiante) – e o presente que o Rei da Pérsia enviou para o mesmo monarca em 1621. Recorde-se que também este último presente para o Rei das Espanhas se perdeu no naufrágio da nau *Conceição*, em 1621, frente à Ericeira. Cfr. Francisco Contento Domingues, no estudo de introdução à edição *Combate e Naufrágio da nau Conceição (1621). Tribulações no mar e em terra, Ericeira, Mar de Letras Editora, 2012, pp. 9-36.*

sobre os problemas de seguros de pessoas e bens em trânsito, já em 1597 o rei Filipe I se tinha dirigido ao Vice-Rei da Índia, D. Francisco da Gama a definir as causa principais

não ser a gente da navegação qual conuem, virem sobejamente carregadas de fazendas de partes, e partirem tarde.

O monarca determinava então, ainda, que ele fizesse cumprir os regimentos que havia para todas estas situações e que eram o remédio mais que necessário para elas.

Essa determinação régia não evitou, como é sabido, a ocorrência dos sucessivos registos de naufrágios, na *História Trágico-Marítima portuguesa (Lisboa, 2 vols., 1735-1736)*²⁶ da primeira metade do período seiscentista. Registaram-se (entre muitos outros) o da nau *Nossa Senhora do Bom Despacho* (1630), os das naus *São João Baptista* e *Nossa Senhora de Belém* (ambos em 1635), os da *naus Sacramento* e *Nossa Senhora da Atalaia* (em 1647) e do galeão *São Lourenço* (1649).

O problema de *culpabilidade* em naufrágios, quando devidamente provada, só viria parcialmente a ser resolvido após a primeira metade do século XVII com acções mais drásticas que incluem algumas penas de morte aplicadas – e não perdoadas – a oficiais responsabilizados pela perda do galeão *Santo Milagre* em 1647 e do *S. Lourenço* em 1649²⁷.

IV

Na na sua torna-viagem de 1626, a progressão das carracas portuguesas *São Bartolomeu* e *Santa Helena*, (sob o comando de Vicente de Brito de Meneses) entre o sul de Portugal e a costa da Galiza

O estudo deste *vai-vem* de naus da carreira das Índias, ao longo dos séculos XVI e XVII tem suscitado, como é sabido, os mais abalizados estudos, em que se destacaram, reconheçamo-lo – além do nosso saudoso Mestre Vitorino Magalhães Godinho – Duarte Leite, Jaime Cortesão e Luís de Albuquerque, antecedendo todos eles uma nova plêiade de investigadores²⁸.

²⁶ Numa perspectiva bibliográfica deste tema que não pretende ser exaustiva, remetemos, aqui, para a conhecida edição setecentista (que dispensa mais informação) da obra de Bernardo Gomes de Brito, a *Historia Tragico-Maritima. Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiverão*; Charles Ralph Boxer, “An Introduction to the *História Trágico-Marítima* (1957): Cfr., ainda, James Duffy, *Shipwreck & Empire being an Account of Portuguese Maritime Disasters in a Century of Decline*, Harvard, Harvard University Press, 1955.

²⁷ Rui Godinho, “Navegações portuguesas – naufrágios”, Lisboa, Instituto Camões, s./d.

²⁸ Retemos neste âmbito (entre outros estudos sobre fontes desta natureza), para o códice *Relação das Náos e Armadas da Índia com os Sucessos dellas que se puderam Saber, para Noticia e Instrução dos Curiozos, e Amantes da Historia da Índia*”. Trata-se de uma imprescindível fonte, com a referência Add. 20902, da British Library e que já beneficiou da transcrição por Maria Hermínia Maldonado.

É um facto que na carreira das Índias Orientais (não só) continuava a ocorrer, à época, com uma relativa frequência, um significativo número de dramáticos naufrágios, perdendo-se no mar numerosas velas da Coroa e valiosas cargas. Tal era essa realidade que chegaram, no século XVII, a ser postos em discussão os problemas legais relativos a responsabilidades dos comandantes com tais naufrágios, quando *identificadas*. Isso apesar de, até então, esses problemas legais ainda não se levantarem com tanta acutilância como veio a suceder mais tarde.

Pode assinalar-se, deste modo, que quando em 1657 D. Francisco Manuel de Melo, veio a escrever, rememorativamente, a sua *Epanófora Trágica* referente a esse naufrágio de 1626 em que teve parte activa (como vítima), o quadro legal já se tinha alterado um pouco.

Voltemos, agora, à chegada da armada das carracas da Índia, comandada por Vicente de Brito de Meneses, às costas insulares portuguesas, em particular ao arquipélago dos Açores, entre Setembro e Outubro de 1626, e na qual se faziam transportar – para além do já referido e valioso diamante do Idalcão – muitos outros valiosos valores da economia do Indústão (e presumivelmente também da China).

Nesse período histórico, vivendo-se na Península Ibérica sob a monarquia dual filipina, a articulação dos poderes de Madrid e de Lisboa apresentava alguma complexidade.

O jovem rei Filipe IV/III de Portugal (mesmo apesar da sua jovem idade, 21 anos), não abdicava dos *valores* que entendia serem devidos à Coroa. Neste caso vertente, quanto à chegada regular das naus de *torna-viagem* das Índias Orientais, e das inerentes transações, tudo apontava estar já bem ao corrente dos valores chegados de tais possessões de um império onde nunca o sol se punha.

O papel do capitão D. Manuel de Menses, num complexa estratégia política dos mares (num âmbito de *confronto* de poderes)

Tal não impedia, num ou noutro caso, de surgirem desentendimentos entre Madrid e Lisboa. Tornava-se pois necessário então ao rei e ao Duque de Olivares, numa *política de inteligência*, encontrar os quadros mais adequados que, na área da competência, assegurassem os desígnios do poder entre uma obediência serena e uma Economia que se

esta fonte integra uma das melhor documentadas relações de armadas da Índia (por na verdade serem duas, ao que observou Luís de Albuquerque, na introdução à sua edição definitiva, Coimbra, Biblioteca da Universidade, 1985). Este códice cobre o período de 1497 a 1653, tendo sido, na sua parte mais significativa, compilado por ordem de D. António de Ataíde (1567-1647), que terá o seu nome associado às suas principais notas (continuadas estas, embora, por alguns escrivães anónimos). Uma outra fonte do maior interesse nesta mesma matéria é o códice da Biblioteca Nacional de Portugal, com a referência Reservados; Caixa 26, n.º 153: “Das Armadas que partiram para a Índia” (1509-1640), que teve transcrição por Paulo Guinote. Cfr. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e Outras Perdas da « Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da India*, Lisboa, Grupo de trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998.

pretendia em prosperidade, apesar de alguns contratemplos (inclusivamente os de natureza climatérica²⁹) entretanto surgidos.

Fruto de um entendimento havido sobre o destino que deveriam tomar essas duas carracas (que em Outubro de 1626, provenientes das Índias Orientais, chegavam à ilha Terceira, nos Açores), impôs-se então, no período aqui em apreço³⁰, a figura de um português – sob as ordens de Filipe IV/III – o Almirante D. Manuel de Meneses, já com uma forte experiência na carreira das Índias Orientais e Ocidentais³¹.

Foi precisamente neste período que D. Manuel de Meneses desenvolveu a prodigiosa acção naval, de que D. Francisco Manuel de Melo – que ele ajudara a formar como homem de Cultura e na sua experiência técnica – virá a dar um elucidativo testemunho³² na sua *Epanáfora Trágica* (escrita, repetimos, apenas trinta anos depois dos acontecimentos narrados).

²⁹ Joaquim Candeias da Silva, in *D. Filipe IV*, faz menção, a dado passo, das crises de escassez de alimentos – provocadas entre outras por circunstâncias climatéricas, com que o Reino então se confrontou.

³⁰ O *Livro das Armadas* regista, a dado passo, que estas naus da Índia foram dar à costa de França; e saíndo a poderosa e luzida armada do Reino de que era general D. Manuel de Meneses, para recuperar aquelas duas naus... Esse mesmo *Livro* registou, ainda, que D. Manuel de Meneses e a sua armada se perderam inteiramente naquela costa com uma tormenta; e esta foi a maior perda que padeceu Portugal antes e depois da de El Rei D. Sebastião. Importa porém acompanhar, a partir desta fase e mais ao nível do pormenor, a movimentação de tais naus (antes de atingirem o ponto de naufrágio junto às costas de França).

³¹ Importa registar que D. Manuel de Meneses (numa síntese estabelecida por Frazão de Vasconcellos) comandou pelo menos três Armadas da Índia. A primeira capitania-mor de D. Manuel de Meneses que se encontra documentada foi a da armada de 1609, de cinco naus, que deixou a barra de Lisboa em 22 de Março (seguindo D. Manuel na nau *Piedade*). As outras naus – indicando-se aqui, apenas, os respectivos capitães-mor – eram, então, a *Jesus*, de Antonio Barroso; a *Penha de França*, de Ambrósio de Pina; e a *Guadalupe*, de Luís de Bardi. Chegou até aos nossos dias o diário de navegação da nau *Piedade*, da autoria do piloto Simão Castanho (códice que integra as colecções do Arquivo Histórico Militar e que já foi editado pela Agência-Geral do Ultramar, numa edição do Comandante Humberto Leitão). Essa armada teve “grande proveito” como registou o próprio capitão-mor numa petição apresentada ao Conselho da Fazenda, datada de 29 de Fevereiro de 1616. Para além daquela armada houve a de 1613, que integrava quatro naus e saíu de Lisboa em 5 de Abril daquele ano (seguindo então D. Manuel de Meneses, como capitão-mor, na nau *Nossa Senhora da Luz*). Todas aquelas naus acostaram no posto de Lisboa em Agosto e não voltaram a sair nesse ano. Deve registar-se, por fim., a sua terceira e última capitania-mor da carreira da Índia que ocorreu já no ano de 1616. Essa armada integrava, então, as naus *S. Julião* (a bordo do qual seguia aquele Almirante), bem como as *Vencimento* e *Nossa Senhora do Cabo*, respectivamente, de Lançarote da França Pita (primo deste). Ainda quanto ao palmarés deste capitão, não deve esquecer-se, de igual modo, o êxito que tivera, como estratega naval, na *guerra da Bahia*, no ano anterior (entre Abril e Maio de 1625), entre outros feitos militares no Brasil.

³² O códice das Armadas da Índia, que integra as colecções da BNP, assinala que as naus de 1526, [provenientes possivelmente do porto de Cochim] “forão sempre juntas até Goa, onde chegarão a 5 de Setembro. Não tomarão Moçambique (...) “voltando para este Reino tomarão a Ilha 3ª e vindo para Lisboa as encontrou hua caravella com ordem dos Governadores para hirem á Corunha, como forão, por se temerem de hua armada que não sahio de Inglaterra. Estando na Corunha estas naos foi-as lá buscar a armada da Costa, de que era General D. Manuel de Menezes, fizeram-se á vela para Lisboa deo-lhes hua tormenta com que se perderão as naos e toda a armada, e se salvou só hum galeão e muito pouca gente”.

Acompanhemois pois, mesmo que em síntese, .as movimentações, em Setembro-Outubro de 1626, das duas carracas, a *S. Bartolomeu* e a *Santa Helena*, provenientes de Goa. E ainda as movimentações da armada comandada por D. Manuel de Meneses à qual, em nome de Filipe IV/ III Portugal, tinham sido dadas instruções, pelo menos aparentemente, no sentido de as intercetar.

Este *confronto* de poderes, na sua ambiguidade e aparência, insere-se, num sentido muito lato, no amplo contexto da expansão portuguesa seiscentista. Já se insere, porém, num sentido muito mais contextualizado, no contexto da História Económica ibérica, ao nível das lutas, ao mais alto nível político, no seio da *apropriação* de riquezas provenientes das Índias Orientais.

A perspectiva analítica de D. Francisco Manuel de Melo já se centra, porém, na fase final daquela malograda missão náutica de 1626 e das consequências trágicas bilaterais que envolveu, com a perda de tão elevado número de vidas, para além das riquezas materiais.

Uma apreciação (num plano de pormenor) das rotas seguidas seguidas, entre os Açores e a Corunha por estas naus da Índia na sua *torna-viagem*

Em retrospectiva, já se viu que as caracas *S. Bartolomeu* e *Santa Helena*, capitaneadas por Vicente Brito de Meneses (viajando na primeira, a nau Capitana) – cada uma delas com o porte 1800 tons., tinham saído de Goa em Abril de 1626. E após dutros e longos meses de navegação, foram interceptadas primeiramente na ilha Terceira.

Os mandatários directos de Filipe IV/III, haviam dado instruções, a uma *patacha*, no sentido de que aquelas naus da Índia deveriam seguir um rumo diferente do previamente convencionado. Assim, ao saírem daquele arquipélago açoriano, em vez de rumarem desde ali para Lisboa, deveriam, antes, seguir a sua rota para a Corunha³³. Foi precisamente nessa nova rota que as duas carracas acabaram por ir encontrar a frota de seis navios comandados por D. Manuel de Meneses.

Uma carta delineada por Jean-Yves Blot e Patrick Lizé (para a sua edição de 2000), permite avaliar das movimentações destas forças navais, no período referente a Outubro de 1626, antes da sua chegada precisamente às costas da Corunha.

³³ Mss. Dupuy, n.º 1, de 12 de Janeiro de 1627 (transcrito também por Jean-Yves Blot e Patrick Lizé (2000), p. 17.

Do que parece subsistir uma mais clarividente omissão é no facto de, na cabine de comando da nau capitana, ao cuidado de D. Vicente de Brito de Meneses, ter sido transportada a *joia da Coroa*: o documentado bisalho com o diamante real para a Rainha D. Isabel de Bourbon.

Por incumbência régia – recebida porventura de Madrid – nesse Outono de 1626, D. Manuel de Meneses acompanhou (num espaço já bem distante do porto de Lisboa) a armada que nesse ano chegava da Índias Orientais, como aquela conhecida carga.

Em termos de posicionamento naval, é sabido que em 17 de Outubro de 1626 a armada comandada por D. Manuel de Meneses já se encontrava-se ao largo do Cabo Espichel. Ela recebeu então ordens no sentido de se posicionar na dianteira das carracas que ali estavam a chegar, com a argumentação de que deveriam ser protegidas dos piratas ingleses.

Aconteceu então, porém, que os ventos fortes passaram a assolar a região. Deste modo repeliram a armada para o sul, conseguindo esta, com algumas dificuldades, chegar à região de Lisboa em 28 do mesmo mês³⁶.

Entretanto D. Manuel de Meneses recebera instruções para prosseguir para norte e ir juntar-se às caracas que já haviam chegado ao golfo de Casconha em 14 de Outubro e de as escoltar até Lisboa.

A nau de *acompanhamento*, de D. Manuel de Meneses, não poderá ter então *contactos* com a nau de *torna viagem* que está a chegar do Extremo Oriente: um caso de *contrabando*

Nem tudo, porém, se terá passado assim, de facto, em termos de *escolta*, por parte do comandante português Lendo-se atentamente o *Regimento*³⁷ que D. Manuel de Meneses deu aos navios da sua armada em 1626 – existente na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra e do qual tivemos conhecimento pelo Confrade da Academia de Marinha, Jorge Semedo Matos – observa-se, claramente, que a nau de *acompanhamento* de D. Manuel de Meneses não poderá então estabelecer *contactos* (concretos e objectivos) com as naus de *torna-viagem* que, naquele momento, se encontravam ali a chegar, proveniente do Extremo Oriente, presumivelmente de Goa:

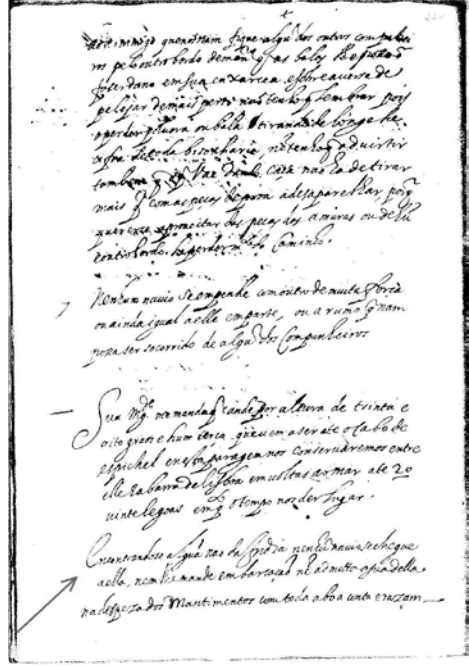
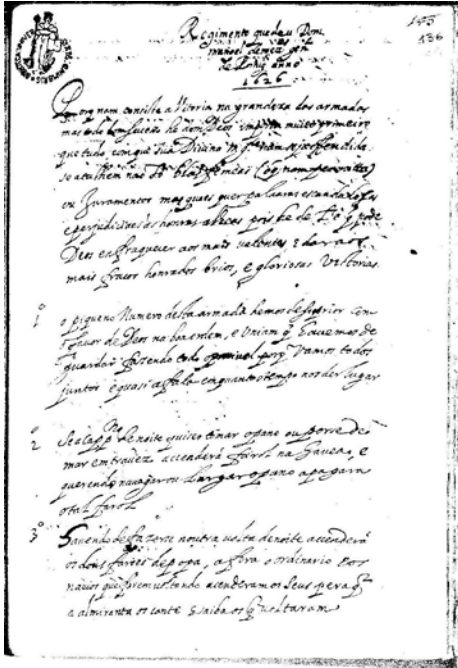
*Encontrando-se algu[m]a nao da India, nehu[m] navio se chegue ello, nem se mande embarcação...*³⁸

³⁶ Jean-Yves Blot e Patrick Lizé, *Le naufrage des Portugais...*, edição ant. cit. (2000), p. 171 (Quadro).

³⁷ Regimento de D. Manuel de Meneses, Mss. 3704 (que integra o Manuscrito intitulado “Coriosidades de Gonçalo de Sousa”. Agradeço ao Confrade Jorge Semedo Matos o ter-e dado conhecimento, por cópia, desde Regimento. Remete-se, ainda, para a dissertação de doutoramento deste autor, *Roteiro e Rotas portuguesa do Oriente nos Século XVI e XVII*.

³⁸ *Regimento cit. da armada de D. Manuel de Meneses (1626), fl. 2, v. por cortesia da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra e do nosso Confrade Doutor Jorge Semedo de Matos.*

Estes dados de pesquisa histórica, factual e objectiva, baseada no *documento*, são a nosso ver, verdadeiramente conclusivos. Tal só poderia suceder registando-se haver *contrabando* a bordo: ou seja, as declarações oficiais de carregamento não poderiam coincidir com o que transportavam. Daí o impedimento de uma eventual constatação nesse mesmo sentido.



Fólio com o *incipit* do *Regimento* dado por D. Manuel de Meneses em 1626 às naus que se encontravam sob o seu comando; e fólio 2 v. do mesmo documento

Só que na sua rota, toda a frota naval acabou por ser dispersa por uma violenta tempestade. Apenas Moniz Barreto e uma caravela (da armada de D. Manuel de Meneses) conseguiram refugiar-se diante de Vigo, na ria dita de Bayona³⁹.

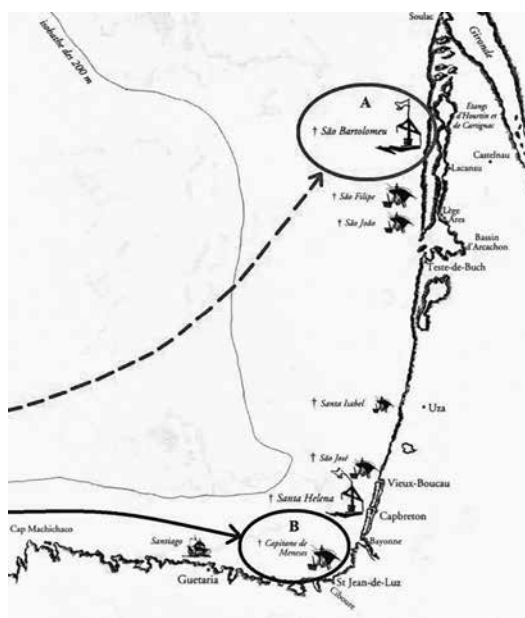
Aconteceu então que, tendo se alterado gravosamente as condições climáticas, isso veio alterar as condições de navegabilidade da mesma frota no golfo da Biscaia.

Essas alterações decorreram em resultado das correntes frias do Ártico que ali se passaram a fazer sentir, em Dezembro daquele ano. Foi em consequência dessas alterações que ocorreram os naufrágios e a perda das cargas provenientes da Índia. Só a custo, quer D. Manuel de Meneses, quer D. Francisco Manuel de Melo, dali conseguiram escapar com vida – enquanto o navio capitaneado por aquele também se afundava nesse mês de Janeiro de 1627.

³⁹ Idem, *ibidem*, loc. cit.

Sobre a armada que chegava da Índia, esta sob o comando de Vicente de Brito de Meneses, como referimos, várias centenas de homens perderam (também) a vida. Tal ocorria entre St. Jean de Luz e (um pouco a norte) Lacanau. Oficiosamente pereceram nesse múltiplo naufrágio, no total, 1779 pessoas. Este número, no entanto, é hoje considerado um pouco aquém do real de vítimas⁴⁰.

Se se quisesse voltar a referir o caso do diamante do Sultão de Bijapur, que se destinava à rainha de Espanha, D. Isabel de Bourbon, que viajava no camarote de D. Vicente Brito de Meneses, este foi também para o fundo do mar. E se mais tarde, quando da recolha de alguns dos destroços das naus afundadas, alguém teve a felicidade de encontrar o bisalho em que era transportado, provavelmente *casar-se-ia* com ele ou *calar-se-ia* para sempre.



Rotas prováveis das naus portuguesas que naufragaram no Golfo da Gasconha, em Janeiro de 1627, identificando-se, em A, a perda da carraca São Bartolomeu; e em B, a perda da nau capitana (também) portuguesa, de D. Manuel de Meneses

Um balanço provisório e desapaixonado das vidas de todos estas naus então objecto de naufrágio neste tormentoso Golfo da Gasconha

Nunca se tornou possível, na sua totalidade, chegar a um consenso quanto ao número de perdas humanas no decorrer do naufrágio destas naus, comandadas por D. Manuel de Meneses, no Golfo de Gasconha, em começos de 1627.

⁴⁰ Jean-Yves Blot e Patrick Lizé, edição ant. cit. (2000), p. 174,

Jean-Yves Blot e Patrick Lizé, nas suas investigações sobre este tema, comentaram, com segurança, alguns dos elementos constantes da *Epanáfora Trágica* (1660), de D. Francisco Manuel de Mello. E parece-nos que foram eles que desenvolveram, até ao momento, a avaliação mais objectiva e equilibrada nesse contexto de tais perdas.

Esses autores estabeleceram, a dado passo, uma perspectiva cronológica e evolutiva de tais perdas de naus e de navegadores. E fixaram que, enquanto a *Santiago* se tinha conseguido refugiar na Guetaria, sete outros navios (e duas patachas) tiveram a desdita do naufrágio.

Quanto aos mortos, mais especificamente, segundo D. Francisco Manuel de Mello as caracas *Santa Helena* e *São Bartolomeu* contaram tiveram mais de 600 mortos, o galeão *São João* 500 mortos, a hurca *Santa Isabel* 200 e a capitana *Santo António São Diogo* 479. Enquanto isso o galeão *São Filipe* teve salvos a maior parte dos seus homens.

Todos estes números avassaladores, são comentados a tal respeito por Jean-Yves Blot e Patrick Lizé nestes termos: “Todos estes números são, sem dúvida, algo exagerados, existindo outras fontes que indicam 152 mortos para a *Santa Isabel* e 350 para a Capitana de D. Manuel de Meneses. Além disso, sendo confrontados os diversos textos, subsiste ainda uma ligeira dúvida quanto às posições respectivas da *Santa Helena* e da *S. José*”⁴¹.

Depois das mortes, a identificação de alguns dos bens transportados nas naus naufragadas e o papel de intervenção do estadista Nicolau de Peiresc

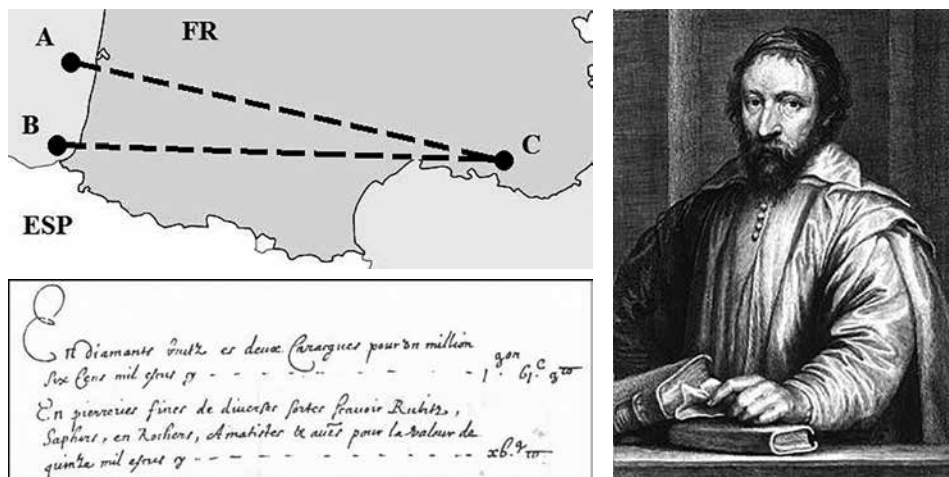
Após identificados os mortos neste múltiplo naufrágio de começos de 1627, vieram a conhecer-se ainda melhor os bens que eram chegados até ali, provenientes das Índias Orientais, nas aludidas naus portuguesas de *torna-viagem*.

Depois do programa de investigação desenvolvido, em finais do século XX, nesta vertente, por Jean-Yves Blot e Patrick Lizé⁴², veio a apurar-se que um político, humanista e cientista francês, Nicolau de Peiresc (1580-1637) teve conhecimento nesse mesmo período, presumivelmente em Fevereiro de 1627, na cidade de Aix-en-Provence, de outros pormenores sobre as cargas de tais naus *S. Bartolomeu* e *Santa Helena*.

Tomando-se em linha de apreciação, para além daquela cidade francesa (aqui identificada como C), os lugares de naufrágio, A, Lacanau (onde afundou a nau *S. Bartolomeu*) e Saint Jean de Luz (onde afundou a nau *Santa Helena*), o manuscrito Peiresc, da biblioteca Inguimbertine, da cidade de Carpentras, aponta, in fl. 1, “em diamantes brutos nas duas caracas, 1600000 “ (escudo sensivelmente igual a cruzado)

⁴¹ Idem, *ibidem*, edição ant. cit. (2000), p. 174.

⁴² Idem, *ibidem* (2000), p. 52.



Localização dos locais de naufrágio das naus *S. Bartolomeu* (A) e *Santa Helena* (B), nas costas do sudoeste de França; um aspecto do manuscrito francês seiscentista referente às cargas das mercadorias indianas; e retrato do estadista Nicolau de Peiresc

Algumas questões em aberto

Quanto à redacção da *Epanáfora Trágica*, por parte de D. Francisco Manuel de Melo, algumas questões se encontram ainda sem resposta. Por exemplo, qual a razão porque apenas trinta anos depois desse naufrágio, D. Francisco Manuel de Melo redigiu ele a sua *Epanáfora*, associada a tal tragédia?

Dois factores se nos antepõem ao olhar na sua previsibilidade. Terá pretendido ele evocar os feitos de D. Manuel de Meneses (que havia falecido pouco depois, já em 1628), o qual tanta influência havia exercido nele, quer como nobre, quer como cronista-mor do Reino, ou como cientista e homem de vasta cultura? Ou ter-se-á dado o caso de D. Francisco Manuel de Melo, nas suas navegações em direcção ao Brasil e ao longo das costas brasileiras⁴³ ter relido, talvez uma vez mais, a edição craesbeckiana da *Relación de la Perdida de la Armada de Portugal del Año de 1626* (saída em Lisboa, da oficina de Pedro Craesbeeck, em 1627), estabelecida por aquele em torno de tais dramáticos acontecimentos no golfo da Gasconha?

⁴³ D. Manuel de Meneses, *Relación de la Perdida de la Armada de Portugal del Año de 1626* (saída em Lisboa, da oficina de Pedro Craesbeeck, em 1627).

VI

O sentido de naufrágio segundo *outras* leituras interpretativas: de Francisco Sanches ao filósofo de origem portuguesa Baruch Espinosa

Alguma influência da filosofia de Francisco Sanches e de Espinosa no pensamento de D. Francisco Manuel de Mello, no tocante à apreensão pelo homem dos domínios do conhecimento?

Uma outra questão que hoje e pode hoje levantar é se Francisco Sanches, considerado um filósofo céptico⁴⁴, teve por via dos seus múltiplos tratados – alguns deles com edição no tempo em que viveu D. Francisco Manuel de Mello, como por exemplo os seus *Opera*⁴⁵ – alguma influência neste historiador das *Epanáforas de Vária História*.

Quanto a Baruch de Espinosa (1632-1677), trata-se de um filósofo holandês da terra da Natureza, de ascendência judaico-portuguesa como é sabido⁴⁶. Uma parte do seu pensamento, neste âmbito da natureza humana, decorreu entre c. 1660 e 1670.

No primeiro daqueles anos tinha decorrido a publicação de um esboço da *Ética* sob o tema *Breve tratado de Deus, do homem e do seu bem-estar*⁴⁷. Não muito anos depois era divulgado o *Tratado Teológico-político*⁴⁸ que na fase final da vida do filósofo viria a ser integrado na própria *Ética*.

Foi precisamente no seu *Tratado Teológico-político* que este filósofo aludiu ao facto como acreditava que funcionam as economias das paixões e desejos e de que maneira isso

⁴⁴ Registe-se que Francisco Sanches explorou a situação epistemológica do homem e tentou mostrar que as reivindicações do conhecimento do homem em todas as áreas do conhecimento levantavam muitas dúvidas. O seu pensamento é frequentemente apresentado como precursor da crítica gnoseológica cartesiana e do experimentalismo de Bacon.

⁴⁵ Quanto aos *Opera Medica...*, de Francisco Sanches, saliente-se ainda que teve a sua primeira edição em Lyon, 1581, com o título *Quod nihil scitur* (Que nada se sabe), mas a II edição (Frankfurt, 1618), trouxe o título mais condicente com o seu pensamento, *De multum nobili et prima universali scientia quod nihil scitur*.

⁴⁶ Joaquim de Carvalho, na introdução à *Ética*, de Espinosa, estabelece alguns aspectos peculiares que permitem avaliar a relação desse filósofo das Províncias Unidas com Portugal. Aparece sempre, com efeito, o nome Baruch (hebraico), Benedictus (latino) e Bento (português), não surgindo nunca a forma castelhana Benito. Pelo contrário o apelido é ostentado, regularmente, com as variantes Spinoza; d'Espinoza; de Spinoza; despinoza. Por seu lado nas fontes documentais referentes à família, aparece regularmente Despinoza; Espinoza; Spinoza; Espinosa; de Espinosa; de Espinoza; Despinoza; d'Espinoza; Spinoza. Enquanto isso, quanto à mãe deste pensador de origem portuguesa, surge, na pedra tumular desta, a grafia Debora d'Espinoza mulher D Mikael d'Espinoza. Cfr., a este respeito, Freudenthal, "Die Lebensgeschichte Spinoza", in *Quellenschriften, Urkunden und nichtamtlichen Nachrichten*, Leipzig, 1899, p. 111; passim Carl Gebhardt, "Der Name Spinoza", in *Chronicon Spinozanum*, I, (Haia, 1921), pp. 272-276.

⁴⁷ Baruch Espinosa, *Korte Verhandeling van Deus, de Mensch en deszelvs Welstand* (foi um esboço da *Ética*, 1660).

⁴⁸ Idem, *Tractatus Theologico-Politicus*, 1670.

afeta o modo como vivemos. Uma passagem significativa nessa matéria encontra-se no capítulo XVI/3:

O direito natural e cada homem definem-se não pela razão sã, mas pelo desejo e pela potência. Ninguém, com efeito, está determinado a se comportar conforme as regras e as leis da razão; ao contrário, todos nascem ignorantes de todas as coisas e a maior parte de suas vidas transcorre antes que possam conhecer a verdadeira regra da vida e adquirir o estado de virtude, mesmo que tenham sido bem educados.

Espinosa – que na contemporaneidade teve em França intérpretes esclarecidos desde Gilles Deleuze⁴⁹ a Marcel Conche – acreditava que tudo é governado por uma necessidade de lógica absoluta.

Breves noções resultantes de um confronto entre algumas ideias de D. Francisco Manuel de Melo e de Baruch Espinosa, em torno conceito de *Natureza*: dúvida, interrogação e método

Importa ter presente, de igual modo, existirem alguns pontos de contacto, centrados no conceito de *Natureza*, entre D. Francisco Manuel de Melo e o seu contemporâneo Baruch Espinosa. É um facto que quando D. Francisco Manuel de Melo foi enviado em missão, pela Coroa dual filipina, no ano de 1639, às Províncias Unidas – tendo ele chegado, presumivelmente, até às cidade de Haia e de Leiden, ainda Espinosa, criança, não podia estar activo como filósofo.

Acontece, porém, que em nossa suposição D. Francisco Manuel de Melo, como homem culto e dotado de uma assinalável biblioteca, teria conhecido se não alguns trabalhos desse pensador judaico, pelos menos de um, a *Ética*. Foi em tal tratado, com efeito, que o autor das *Epanáforas* mais teria aprofundado o conceito de *Natureza*, nas suas múltiplas envolvências.

É um facto que para este aristocrata português e polígrafo, os conceitos de dúvida, interrogação e método se prenderam sempre com um questionamento sobre o mundo do homem, num sentido mais aquém e do mundo da *Natura*, num sentido mais vasto e plural.

Logo na abertura da carta-dedicatória da *Epanáfora Trágica* (1657) “a um Amigo”, D. Francisco interrogava-se quanto ao seu observar de tudo o que são as acções humanas, afirmando muito especificamente:

Devem os homens amantes da Razão... guardar em suas acçoens huma tal ordem, que a propria armonia dellas, mostre serem guiadas pella luz racional: não só escolhendo as obras dignas, mas as competentes (154; 99⁵⁰).

⁴⁹ Gilles Deleuze, *Spinoza et le problème de l'expression*, Paris, 1968.

⁵⁰ Continuamos a seguir, aqui, a foliação do texto da *Epanáfora Trágica*, seguindo a paginação, primeiramente, da edição príncipes, de 1660, em confronto com a paginação da edição semi-diplomática conimbricense, de Evelina Verbelho (op. cit.).

Uma memória perduradora do naufrágio no memorialista português seiscentista

É habitualmente reconhecido que este naufrágio junto a Saint Jean de Luz, França, manteve-se duradouramente, na mente deste memorialista português. Tomando a ideia de naufrágio como ponto de reflexão François Cheng, da Academia Francesa – numa forma epistolar e abordando as questões relacionadas com a alma – estabelece que toda a vida é uma aventura navegando-se entre o imprevisto e o inesperado. Em muitas ocasiões, regista ele,

*uma força bruta surge diante de nós, cum nível de maior gravidade, e o sobrevivente é levado a compreender: da constante coabitação com a morte não podem resultar senão duas atitudes, seja a de um pessimismo absoluto, seja a de um desejo também absoluto de ver-me no além, num espaço de abertura, onde esse desejo seja alcançado, desejo inicial esse que do Nada fez chegar ao Todo. E entre essas duas escolhas, a minha é inequivocamente a do desejo*⁵¹.

No *Discours de la Méthode*, em 1637 – uma dezena de anos depois deste naufrágio que, no Golfo da Gasconha, levou ao fundo do mar a quase totalidade das naus sob o comando de D. Manuel de Meneses – René Descartes analisou a distinção entre as unidades do corpo e da alma. E afirmou que “este eu, quer dizer a alma pela qual eu sou o que sou, é inteiramente distinta do corpo”⁵².

Uma dúzia de anos depois o mesmo filósofo num outro trabalho, *Les passions de l'âme*, este mesmo pensador acabou por deixar outras considerações sobre a alma, quando registou que “esta é de uma natureza que não tem qualquer ligação nem quanto às dimensões nem quanto às outras propriedades da matéria de que o corpo é composto”⁵³.

Já no século XIX, por sua vez, Victor Hugo, no livro *Les Travailleurs de la mer*, deixou estas suas interessantes considerações, quanto à dura vida no mar, sobre o binómio corpo e alma: “O corpo humano poderia bem não ser senão uma aparência. Ele esconde [no mar] a nossa realidade. E a realidade é a alma”⁵⁴.

VII

Um contemporâneo de D. Francisco Manuel de Melo e leitor da Natureza que (proveniente do Japão), em 1661-1662 atravessou os mares do Ártico, com uma nau holandesa em direcção a Portugal

Vimos atrás que, estando em S. Salvador da Bahia, no fortim de Monserrate, D. Francisco Manuel de Melo, em 1657, utilizou aí a expressão, num particularismo

⁵¹ François Cheng, *De l'Âme*. Sept lettres à une amie, Paris, Albin Michel, 2016, pp. 34-35.

⁵² Idem, *ibidem*, p. 26.

⁵³ Idem, *ibidem*, loc. cit.

⁵⁴ Victor Hugo, *Les travailleurs de la mer*, Paris, edição princeps, 1866.

linguístico, de se encontrar no *Moncerrate Antartico*. E fê-lo, assim, em oposição ao conceito de *Ártico*, cujos ventos (nórdicos), geradores de uma grande tempestade, haviam chegado a pôr a sua vida em grande perigo quando viajava na companhia do seu Almirante, D. Manuel de Meneses, no Golfo da Gasconha.

Neste contexto antepõe-se à nossa observação e estudo um contemporâneo de D. Francisco Manuel de Melo, precisamente o navegador David Melgueiro. Ele situa-se, na sequência da viagem de circum-navegação do globo, como um atento seguidor da *leitura da Natureza*, em particular nas regiões gélidas do Ártico.



Itinerário, por David Melgueiro, pelas regiões do Ártico, em direcção aos Países Baixos, entre 1661 e 1662 (*apud Atlas, National Geographic Society, 1981: 224-225*)

Um dos mais significativos contributos históricos por parte de David Melgueiro⁵⁵ – nos começos da década de sessenta do século XVII em que viveu D. Francisco Manuel de Melo – ficou a dever-se ao geógrafo francês Philippe Buache⁵⁶. Segundo este cientista registou em 1753, ele tinha recebido, havia pouco, em Paris, uma (uma presumível resposta a) um ofício do *Armazém dos Mapas e Planos da Marinha*, com a data de Brest, 24 de Janeiro de 1701. Tratava-se de uma carta dirigida pelo Senhor La Madeleine, Oficial da Marinha, dirigida especificamente ao Senhor Conde de Pontchartrain.

Nesta missiva do Senhor La Madeleine transmitem-se, de facto, os mais variados pormenores sobre uma navegação feita do Japão a Portugal pelo Mar Glacial, contendo, aliás, diversas Observações sobre os Gelos e os Estreitos do Oceano Ártico.

Sendo David Melgueiro, nas suas navegações no hemisfério norte, um contemporâneo de D. Francisco Manuel de Melo – e observando-se aqui um claro contraste (num tempo sincrónico) com as navegações do autor da *Epanáfora Trágica* nos mares do hemisfério Sul e as de Melgueiro – não podem deixar de ser também equacionados a documentos que já localizámos na Biblioteca da Academia das Ciências, em Paris (onde decorrem parte das nossas investigações em curso).

(Barcelona, Fevereiro 2016-Paris, Abril de 2017)

⁵⁵ Importa ter presente que, desde 2015, a entidade David Melgueiro, como Comandante de Marinha portuguesa no século XVII, conseguiu passar, já, de uma situação de *lenda*, para uma realidade histórica *documentada*. Em Fevereiro de 2014 tinha sido criada, na cidade de Peniche, a Associação David Melgueiro, que desde a primeira hora teve por objectivo recuperar a lenda deste navegador – através de uma expedição extraordinária – aliando a sua extraordinária viagem ao estudo das mudanças climáticas e dos seus impactos nos eco-sistemas dos oceanos Atlântico, Índico, Pacífico e Ártico. Este projecto, que se tem desenvolvido entre 2004 e o tempo presente, tem inequivocamente uma grande importância, do ponto de vista histórico e científico, fazendo-se daqui votos que esta expedição se inicie ainda na segunda década do presente século, como está previsto.

⁵⁶ Importa salientar que este cientista desempenhava então as funções de Primeiro Geógrafo do rei de França, Luís XV e era membro, naquele país, da Academia Real das Ciências de França. Remete-se, por outro lado, para a obra *Viagens ao Norte*, tom. II, p. 347 (2ª. edição).

ANEXO

Carta dirigida pelo Senhor La Madelene, Oficial da Marinha de França, de Brest, de 24 de Janeiro de 1701 (quatro décadas após a viagem pelo Ártico de David Melgueiro) ao Senhor Conde de Pontchartrain⁵⁷

As novas descobertas⁵⁸ que fiz (diz o Senhor La Madelene) sobre a Passagem à China pelo Norte da Europa, e a respeito das quais Vossa Alteza me ordena dar-lhe conta, são estas: um Navio chamado Padre Eterno, comandado pelo Capitão David Melgueiro, português, partiu do Japão a 14 de Março, no ano de 1660 e, viajando ao longo da costa Tartária, correu ao Norte até 84 ° de latitude, de onde retomou a sua rota entre Spitzbergen e a velha Gronelândia e, passando a Oeste da Escócia e Irlanda, fez o seu retorno ao Porto, em Portugal, onde um marinheiro do Havre de Grace diz ter visto, há cerca de 28 anos, este Navio, o Padre Eterno, e o Capitão Melgueiro, que morreu nessa altura e a cujos funerais este marinheiro assistiu. Mandei escrever para Portugal, com o objectivo de ter, se possível, o Dornal desta navegação.

Pelas pesquisas que mandei fazer na Holanda por pessoas de inteira confiança, tomei conhecimento de que este Estado tem um Diário de navegação exacto desta Rota do Norte, para ir à China: que para subtrair o conhecimento dela ao Público, não se mandou registá-la ao Almirantado; e que, nem por ouro nem prata, são estes os termos do Autor, ela seria comunicada.

Os Holandeses, para provocarem [intencionalmente] alguns enganos sobre esta passagem, indicaram-na sempre pelo estreito de Nassau (ou de Waigats) entre a Nova Zembla e a costa da Tartária, o que é impossível, ou pelo menos tão difícil que se pode vê-la como impraticável. Aquela que fica entre a Nova Zembla e Spitsbergen, dita a grande Passagem, é realmente mais espaçosa; mas os Gelos são aí mais abundantes. Há mesmo anos em que eles não se desintegram, e quando derretem não é antes do fim de Julho, o que torna esta Passagem incerta e perigosa./

A mais segura e a mais cómoda de todas estas passagens é aquela por onde se diz que passou o Capitão Melgueiro entre Spitzbergen e a Gronelândia; há menos Gelos do que noutras. Pode-se passar por lá desde o mês de Maio e, quando se dobrou Spitzbergen a 3º ou 4º a Norte, não se encontram mais Gelos, mas apenas Ventos impetuosos e uma lâmina grossa que já não se vai quebrar.

⁵⁷ Agradecemos ao comandante José Mesquita – líder da associação David Melgueiro e responsável pelo projecto de ser empreendida (espera-se que a breve trecho) a nova viagem de circum-navegação, com uma equipa de cientistas, seguindo-se, de algum modo, os itinerários daquele navegador seiscentista – o ter-nos comunicado em 2016 este criterioso documento que aqui se dá a público pela primeira vez em língua portuguesa. Agradeço à Prof. Maria Mafalda Viana a colaboração que nos deu também na leitura deste documento.

⁵⁸ Philippe Buache, *Considérations Géographiques et Physiques sur les Nouvelles Découvertes au Nord de la Grand Mer, appelée vulgairement la Mer du Sud; Avec les Cartes qui y sont relatives*, À Paris, Avec l'Approbation & sous les Privilège de l'Académie Royale des Sciences, 1753, p. 138. Agradecemos à biblioteca da Academia das Ciências, em Paris, o ter-nos facultado uma cópia desta obra (facilitando-nos a leitura e tradução desta epístola) para o nosso presente estudo).

Trabalha-se ainda actualmente na Holanda para se tentar obter e dar-me novas luzes sobre esta Passagem, e eu recomendei que não se poupasse nem cuidados nem dinheiro. Aguardo também as Cartas de Portugal a respeito do levantamento que aí mandei fazer dos Diários do Capitão Melgueiro, e de tudo o que me chegar darei conta a Vossa Alteza⁵⁹.

As novas descobertas⁶⁰ que fiz (diz o Senhor La Madelene) sobre a Passagem à China pelo Norte da Europa, e a respeito das quais Vossa Alteza me ordena dar-lhe conta, são estas: um Navio chamado Padre Eterno, comandado pelo Capitão David Melgueiro, português, partiu do Japão a 14 de Março, no ano de 1660 e, viajando ao longo da costa Tartária, correu ao Norte até 84° de latitude, de onde retomou a sua rota entre Spitzbergen e a velha Gronelândia e, passando a Oeste da Escócia e Irlanda, fez o seu retorno ao Porto, em Portugal, onde um marinheiro do Havre de Grace diz ter visto, há cerca de 28 anos, este Navio, o Padre Eterno, e o Capitão Melguer, que morreu nessa altura e a cujos funerais este marinheiro assistiu. Mandei escrever para Portugal, com o objectivo de ter, se possível, o Dornal desta navegação.

Pelas pesquisas que mandei fazer na Holanda por pessoas de inteira confiança, tomei conhecimento de que este Estado tem um Diário de navegação exacto desta Rota do Norte, para ir à China: que para subtrair o conhecimento dela ao Público, não se mandou registá-la ao Almirantado; e que, nem por ouro nem prata, são estes os termos do Autor, ela seria comunicada.

Os Holandeses, para provocarem [intencionalmente] alguns enganos sobre esta passagem, indicaram-na sempre pelo estreito de Nassau (ou de Waigats) entre a Nova Zembla e a costa da Tartária, o que é impossível, ou pelo menos tão difícil que se pode vê-la como impraticável. Aquela que fica entre a Nova Zembla e Spitzbergen, dita a grande Passagem, é realmente mais espaçosa; mas os Gelos são aí mais abundantes. Há mesmo anos em que eles não se desintegram, e quando derretem não é antes do fim de Julho, o que torna esta Passagem incerta e perigosa./

A mais segura e a mais cómoda de todas estas passagens é aquela por onde se diz que passou o Capitão Melgueiro entre Spitzbergen e a Gronelândia; há menos Gelos do que noutras. Pode-se passar por lá desde o mês de Maio e, quando se dobrou Spitzbergen a 3° ou 4° a Norte, não se encontram mais Gelos, mas apenas Ventos impetuosos e uma lâmina grossa que já não se vai quebrar.

Trabalha-se ainda actualmente na Holanda para se tentar obter e dar-me novas luzes sobre esta Passagem, e eu recomendei que não se poupasse nem cuidados nem dinheiro. Aguardo também as Cartas de Portugal a respeito do levantamento que aí mandei fazer dos Diários do Capitão Melgueiro, e de tudo o que me chegar darei conta a Vossa Alteza⁶¹.

⁵⁹ Idem, *ibidem*, p. 139.

⁶⁰ Philippe Buache, *Considérations Géographiques et Physiques sur les Nouvelles Découvertes au Nord de la Grand Mer, appelée vulgairement la Mer du Sud; Avec les Cartes qui y sont relatives*, À Paris, Avrc l'Approbation & sous les Privilège de l'Académie Royale des Sciences, 1753, p. 138. Agradecemos à biblioteca da Academia das Ciências, em Paris, o ter-nos facultado uma cópia desta obra para o nosso presente estudo.

⁶¹ Idem, *ibidem*, p. 139.

Bibliografia sumária

Fontes

MELO, D. Francisco Manuel de, *Epanáforas de Vária História Portuguesa, Epanáforas de Varia História Portuguesa*, Lisboa, na oficina de Henrique Valente de Oliveira, 1660; idem, Lisboa, na oficina de António Craesbeeck de Mello, 1676; edição em fac-símile, com estudo de introdução, apêndice documental e notas por Joel Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1977.

MENESES, D. Manuel de, Regimento que deu Dom Manoel de me[nezes] gen[eral] de de Portug[a]l anno 1626, Mss. da Biblioteca geral da Universidade de Coimbra, n.º 3074, em particular fls. 136-138.

MENESES, D. Manuel de, *Relacion de la Perdida de la Armada de Portugal del Año 1626*, Lisboa, oficina de Pedro Craesbeeck, 1627.

RELAÇÃO das Nãos e Armadas da India com os Sucessos dellas que se puderam Saber, para Noticia e Instrução dos Curiozos, e Amantes da Historia da India”. Trata-se de uma imprescindível fonte,. Mss. da British Library, Add. 20902 (com transcrição por Maria Hermínia Maldonado).

RESPOSTA, do vice-rei D. Francisco da Gama a uma carta de D. Filipe III sobre os problemas com os gasalhados aquando da partida da Índia. De Goa a 12 de fevereiro de 1625, Mss. dos Arquivos Nacionais – Torre do Tombo, Livros das Monções, livro 22 (transcrito por Rui Landeiro Godinho, 2005).

VÉRITABLE RELATION de l’horrible naufrage de la flotte espagnole..., Bibliothèque Nationale de France, Mss. Dupuy 93, de 18 e 29-30 de Janeiro de 1627, sobretudo fls. 159-160 (documento transcrito por Jean-Yves Blot e Patrick Lizé, 2000).

RELATION DES MARCHANDISES & valeur d’icelles..., manuscrito “Peiresc”, da Bibliothèque Inguimbertaine, de Carpentras (também transcrito pelos mesmos autores em 2000).

Estudos

BLOT, Jean-Yves / e LIZÉ, Patrick, *Le Naufrage des Portugais sur les côtes de Saint-Jean-de-Luz et Arcachon (1627), édition établie par ...*. Relations traduites para Georges Boisvert, Paris, Éditions Chandeigne, 2000.

CHAUÍ, Marilena de Souza, *Espinosa: uma filosofia da liberdade*, São Paulo, Moderna, col. “Logos”, 1995;

DELEUZE, Gilles, *Spinoza et le problème de l’expression*, Paris, 1968.

ESPINOSA, Baruch, *Ética, Tratado Político*, São Paulo, Abril Cultural, col. “Pensadores”, Abril de 1978.

FREITAS, Frei Serafim de Freitas, *De Iusto Imperio Lusitanorum*, trad. de Miguel Pinto de Mene- ses; introdução do Prof. Marcello Caetano, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 2 tomos, 1961.

GODINHO, Rui Landeiro, *A Carreira da Índia. Aspectos e problemas da Torna-Viagem*, Lisboa, Fundação Oriente, 2005.

LIZÉ, Patrick, ver BLOT, Jean-Yves.

XIII SESSÃO CULTURAL CONJUNTA ICEA – AM, NA ERICEIRA

D. FRANCISCO MANUEL DE MELO E O MAR A PROPÓSITO DOS 350 ANOS DA SUA MORTE

Comunicação apresentada pelo académico
João Abel da Fonseca, em 6 de maio

“A *Epanáfora Amorosa* e a ‘Lenda de Machim’”

I – Proémio

Foi em 2005, neste mesmo auditório, que tivemos o grato prazer de apresentar a comunicação “O *Tratado de Chinfuma* e a corveta ‘Rainha de Portugal’”, na I Sessão Cultural Conjunta ICEA-AM, hoje, volvidos 12 anos, na sua 13ª edição. Creiam, por conseguinte, que tal realidade representa um júbilo acrescido, muito embora não possamos esquecer muitos daqueles que já não nos acompanham aqui, mas por certo, no Além, permanecem connosco com a sua mesma Alegria e palavras de incentivo para que prossigamos juntos, permitindo-nos sublinhar os nomes de Sebastião de Sousa Diniz, António Ferraz Sacchetti, José Caro Proença e Joaquim de Almeida Marrão, cuja presença continuará indelével na nossa memória.

II – Introdução

D. Francisco Manuel esquecido? Foi este o título que Guilherme d’Oliveira Martins escolheu para uma sua crónica publicada no jornal *Público* em 23 de Novembro de 2008, por ocasião dos 400 anos do nascimento daquele que considera «um dos grandes escritores da língua portuguesa», acrescentando não ser «possível compreender o século XVII peninsular» sem ler esse «autor prolífero», bisneto materno de Duarte Nunes de Leão. Opinião convicta partilhada por muitos, destacando-se, quanto a nós, a expressa por Menéndez Pelayo, em 1883, na sua *Historia de las ideas estéticas en España*, que assim também o atesta, indo até mais longe, ao considerá-lo a maior figura peninsular do século XVII, depois de Francisco de Quevedo. A 23 de Outubro de 2016, Carlos Maria Bobone, escreveria no *Observador*, agora pelos 350 anos da morte do escritor, uma crónica sobre esse «fidalgo infeliz», recordando que «Pina Martins queixava-se, no tricentésimo aniversário da morte de D. Francisco Manuel de Melo (portanto, em 1966), de que se avaliássemos a sua obra pelo estrépito da efeméride, então seria aquele o mais glorioso anónimo das letras portuguesas», se bem que «autor de algumas das suas mais importantes páginas», sublinhava o eminente e saudoso académico. Não sem o recurso

à ironia, o articulista comentava de forma jocosa: “*Talvez os admiradores ainda cumpram um luto respeitoso que os vote ao silêncio; talvez o deixem a descansar em paz, por julgarem que, à vida atribulada do fidalgo, trezentos e cinquenta anos de repouso ainda não chegaram para lhe devolver forças que o aguentassem na ribalta*”.

Alexandre Herculano, em meados de 1840, fez publicar um vasto artigo da sua autoria, n’*O Panorama. Jornal Litterario e Instructivo da Sociedade Propagadora de Conhecimentos Uteis*, de que era director, dedicado à vida e obra de D. Francisco Manuel, sem esquecer as profundas injustiças sofridas por «tão illustre varão», «homem de extraordinario talento», no que bem se pode considerar um “Elogio & Defesa”¹. Ouçamos um pouco: “*Aos emulos que o perseguiram deve elle a gloria que cerca o seu nome. Se não fosse a dura e larga prisão, porventura teria gastado os seus dias no meio dos tumultos da guerra e dos enredos cortesãos. Assim os invejosos que pretendiam deprimi-lo foram aquelles mesmos que contribuíram para que lhe coubesse o que neste mundo mais preço e valia tem – o renome, e a immortalidade. Historia, jurisprudencia, moral, politica, milicia, litteratura, tudo abrangeu o engenho perspicaz e universal deste homem extraordinário. [...] Enfim nada lhe faltou senão a fortuna na vida, condição esta que quasi sempre acompanha aquelles a quem a consciencia de uma grande superioridade torna pouco proprios para mendigarem valimentos, ou para a troca de vilezas comprar as riquezas e as honras, que, por certo, não são o mesmo que honra*”.

Sabemos como, ainda no século XVII, João Franco Barreto, talvez o seu primeiro biógrafo², já lhe dedicara competente entrada na sua *Bibliotheca Portuguesa*, de que guarda cópia a Casa Cadaval, a par de, já no século seguinte, a conhecida obra de Diogo Barbosa Machado, bem como Francisco Leitão Ferreira, da Academia Real da História Portuguesa (prior da igreja do Loreto), não esquecendo a *Fénix Renascida*, compilada por Matias Pereira da Silva, o *Postilão de Apolo*, editado por José Ângelo de Moraes (sob o anagrama José Maregelo de Osan) e o *Catalogo*, dito da Academia, de 1799, apoiado quase só em Barbosa Machado, e que teve como colector António Lourenço Caminha. Na verdade, antes de Herculano, em 1826, já Ferdinand Denis, no seu *Résumé de l’Histoire Littéraire du Portugal*, dedicara palavras simpáticas à obra do Melodino. Pensamos, contudo, ter sido Camilo Castelo Branco que veio relançar o interesse pelo nosso autor, em 1873, ao reeditar a *Carta de guia de casados*, acompanhada de substantiva nota biográfica, a que regressaria, na *Boémia do espírito*, em 1886. O diligente Inocêncio Francisco da Silva merece consulta, lembrando que também ele se emparelhou com Camilo saindo, em 1875, com a publicação póstuma da *Feira dos anexins*. Sobre Menéndez Pelayo já demos nota, acima.

¹ Cf. Eurico Gomes Dias, “Elogio & Defesa de D. Francisco Manuel de Melo por Alexandre Herculano [1840]” in *D. Francisco Manuel de Melo. O Mundo é Comédia*, Lisboa, Colibri, 2011, pp. 315-319.

² Cf. Luís Farinha Franco, “Da fortuna literária de D. Francisco Manuel de Melo e do Barroco” in *D. Francisco Manuel de Melo. 1608-1666*, Lisboa, BNP, 2008, pp. 9-19 [10].

Não chegaríamos ao tema que aqui nos traz se nos ocupássemos, agora, a elencar todos os que, até aos nossos dias, vieram a dedicar trabalhos à vida e obra de D. Francisco Manuel, mas não podemos deixar de realçar o de Edgard Prestage, iniciado em 1891, que foi publicando a partir de 1905 e teve, em 1914, a edição do importante *Esboço Biographico*, por ordem da Academia das Ciências de Lisboa, em Coimbra, na Imprensa da Universidade, quiçá, o mais completo que foi realizado até hoje, considerando-se o precursor dos estudos melodinos. Poderão, os mais interessados que nos seguem, encontrar informação bastante na obra editada em 2008 pela BNP que tem por título o nome do próprio autor que hoje nos reúne³.

Ficaria incompleta esta pequena resenha se omitíssemos alguns encontros nacionais que se realizaram nos últimos anos, de que destacamos três. O primeiro, decorrido em Coimbra, entre 23 e 25 de Outubro de 2008, numa iniciativa daquela Universidade e da do Porto, reunindo num Colóquio Internacional especialistas da obra do polígrafo, associando o seu nome ao Barroco Peninsular, de que se publicaram as Actas, em 2010, numa edição conjunta da Imprensa da Universidade e das Ediciones Universidad de Salamanca, reeditada em 2014⁴. Decorreu em Lisboa, entre 1 e 3 de Abril de 2009, o Congresso Internacional *D. Francisco Manuel de Melo – O Mundo é Comédia*, promovido pelo Instituto de Estudos Portugueses da FCSH da UNL, cujas Actas foram editadas em 2011, pelas Edições Colibri⁵. Finalmente, a 7 de Outubro de 2016, em Lisboa, na BNP, o Colóquio *Nos 350 anos da morte de D. Francisco Manuel de Melo*, organizado pelo Instituto de Filosofia Luso-Brasileira, em conjunto com o Movimento Internacional Lusófono / Revista *NOVA ÁGUIA* e o Centro Interuniversitário de Estudos Camonianos da Universidade de Coimbra, de que se espera a publicação das Actas. Um olhar atento sobre tudo o que se tem passado no último século, no que toca à divulgação da obra do Melodino, leva-nos a considerar que conheceu momentos de exaltação, com demasiados intervalos de esquecimento, se bem que a comunidade académica e o meio universitário nunca deixassem de o estudar, podendo identificar-se, em Portugal e no estrangeiro, inúmeros investigadores, alguns mesmo autores de teses de mestrado e/ou de doutoramento. Tanto quanto sabemos, a sua progressiva exclusão dos manuais escolares contribuiu para que já não chegue ao conhecimento dos mais jovens.

Um apontamento de partilha de afectos, em cultura, faz-nos regressar aos bancos da escola do nosso tempo, onde na *Selecta Literária*, da autoria de Júlio Martins e Jaime da Mota, professores efectivos do Colégio Militar durante longas décadas, pudemos deliciar-nos com trechos do *Fidalgo Aprendiz* e dos *Apólogos Dialogais*, não raro escolhidos para abrilhantar récitas e jogos florais. Como testemunho do que atrás referimos e em

³ Vd. *D. Francisco Manuel de Melo. 1608-1666*, coordenação, pesquisa e selecção de Gina Rafael e Luís Farinha Franco, Lisboa, BNP, 2008.

⁴ Vd. *D. Francisco Manuel de Melo e o Barroco Peninsular*, coordenação de Marta Teixeira Anacleto, Sara Augusto e Zulmira Santos, Coimbra, IUC/EUS, 2010-2014, ed.- reed.

⁵ Vd, nota 1, supra, *ob. cit.*

tributo penhorado a quem não esqueceu o nosso autor, a referência a que nos obrigamos a um estudo da pena do nosso prezado e eminente Confrade Artur Anselmo, intitulado “D. Francisco Manuel de Melo, plagiador”, que publicou, recentemente, na sua obra *História do Livro e Filologia*, lançada em 28 de Janeiro de 2016, na Academia das Ciências de Lisboa⁶.

III – A ‘Lenda de Machim’ e a *Relação de Francisco Alcoforado na Epanáfora Amorosa*

A escolha do assunto para a nossa comunicação acolheu-se, essencialmente, ao facto de corresponder ao tema proposto para a sessão, associando D. Francisco Manuel de Melo ao Mar, através de uma sua obra. Sabemos como durante a sua vida manteve com o mar uma relação muito próxima, embarcado como militar e mesmo a combater, ou como simples viajante deslocando-se inúmeras vezes em serviço público ou deleite privado, para além da viagem, de ida e volta ao Brasil, onde esteve exilado. Encarcerado por um período superior a uma década no Castelo de S. Jorge, na Torre de Belém ou na Torre Velha (do Forte de S. Sebastião de Caparica), não nos restam dúvidas sobre que muitas das suas obras foram escritas ouvindo o mar.

Na corte de Eduardo III de Inglaterra, que reinou entre 1327 e 1377, um aventureiro de historicidade incerta, chamado Robert Machin, teria sido o descobridor da ilha da Madeira. Abrimos aqui um parêntesis para dar conta que um estudo divulgado em 2013, realizado por uma equipa de cientistas liderada por portugueses, ao comparar os genes do ratinho caseiro da Madeira e dos Açores com os do Norte da Europa, descobriu que, com toda a probabilidade, os vikings estiveram nestas ilhas, entre os anos 900 e 1050, quase cinco séculos antes da chegada oficial dos portugueses. Todos os pormenores associados a esta investigação foram relatados num artigo publicado no semanário *Expresso*, na edição de 16 de Novembro de 2013⁷. A tese de doutoramento de Sofia Gabriel, uma das co-autoras desses artigos, levou a bióloga a estudar as sequências de ADN de 380 roedores da Madeira, Açores e Continente, que foram comparadas com mais de 1000 sequências de animais de toda a Europa Ocidental. Quem esteve atento aos telejornais da semana passada pôde ouvir a rainha Sílvia da Suécia, em visita à ilha da Madeira, aludir ao facto de que tal presença viking teria ocorrido durante o século XI.

Um outro apontamento prende-se com alguns relatos da ‘Lenda de Machim’ que fazem de Roberto um escocês a servir na corte inglesa. “*The Bard sighs forth a gentle episode; And gravely tells — attend, each beauteous Miss! — When first Madeira trembled to a kiss*”. O episódio não escapou a Lord Byron, no seu conhecido poema *English Bards And Scotch*

⁶ Cf. Artur Anselmo, “D. Francisco Manuel de Melo, plagiador” in *História do Livro e Filologia*, Lisboa, Guimarães, 2015, pp. 99-102.

⁷ Cf. <http://expresso.sapo.pt/sociedade/vikings-chegaram-a-madeira-e-aos-aco-res-antes-dos-portugueses=f841293> Consultado em 4-05-2017.

Reviewers: A Satire, publicado em Março de 1809. Na verdade, muito embora editada e reeditada em conjunto, a *Epanáfora Amorosa* cedo conheceu o dia como obra individual, conhecendo-se uma primeira tradução francesa, publicada pelo editor Claude Barbin, em 1671, o mesmo que havia dado à estampa, em 1669, *Les Lettres Portugaises*, atractivo possível para um público preparado pela leitura destas, e uma inglesa, a partir do francês, em 1675. Tanto quanto pudemos compulsar, até aos nossos dias, já foram editadas 12 versões da obra, em inglês, e 15 em francês. Curiosamente, na primeira edição francesa, o tradutor entendeu por bem intitular o livro *Golpes do amor e da fortuna*, cometendo ainda o lapso de esquecer o nome de D. Francisco Manuel, atribuindo a autoria do texto a Francisco Alcoforado. Conhecedores do êxito francês d'*As Cartas Portuguesas*, se bem que atribuídas, inicialmente, a Gabriel-Joseph de Lavergne, visconde de Guilleragues, certo é que tal veio a ser contrariado, entregando a autoria, como bem sabemos, a sóror Mariana Alcoforado. Coincidências! A edição inglesa de 1756, dada à estampa em Londres, por R. Griffiths, tinha por título *The affecting story of Lionel and Arabella, who, by a most unhappy accident, first discover'd the island of Madeira, ... To which is added, the dangerous voyage of Juan Gonsalvo Zarco, ... Translated, and abridg'd, from the Portuguese original. With an appendix*. A autoria era repartida entre Francisco Alcoforado e Francisco Manuel de Mello (*sic*). Robert passou a Lionel e Anne a Arabella.

Convém, ainda, ter em atenção o facto de Eduardo III de Inglaterra ser o pai de João de Gante e, por conseguinte, avô de D. Filipa de Lencastre e bisavô do infante D Henrique. Permitam um desabafo ao dizer que foi com grande espanto nosso, quando frequentávamos em Londres, no afastado ano de 1968, um curso de Verão do Philippa Fawcett College of Education, que pudemos ler num manual escolar em vigor que o destino marítimo dos Portugueses se devia ao facto de Henrique, «o Navegador», ser filho de uma princesa inglesa.

D. Francisco Manuel de Melo, encontrando uma 'Relação' manuscrita da autoria de Francisco Alcoforado, escudeiro da Casa do Infante D. Henrique, invoca a seu favor aquilo que viera a correr como a 'Lenda de Machim', na composição da *Epanáfora Amorosa*, redigida em 1654, e que corre como a terceira do grupo de cinco na consagrada obra *Epanaphoras de Varia Historia Portvgueza A ElRey Nosso Senhor D. Afonso VI. Em Cinco Relaçoes de Svcessos Pertencentes A Este Reyno. Que contem negocios publicos, Politicos, Tragicos, Amorosos, Belicos, Triunfantes*. Por Dom Francisco Manuel. Lisboa. Com as licenças necessarias. Na Officina de Henrique Valente de Oliueira Impressor delRey Nosso Senhor. Anno 1660⁸. Ocorre nesta obra entre as páginas 173 e 348, com o título de *Descobrimto da Ilha da Madeira. Anno 1420. Epanaphora Amorosa Terceira. De Dom Francisco Manuel. Escritta a hum Amigo*. A *Epanáfora Amorosa* trata, deste modo, do descobrimto da ilha da Madeira, no ano de 1420 (data mencionada no frontispício da *editio princeps*). Dirigindo-se a um amigo declara que deseja «aliviar o ânimo, escrevendo

⁸ Vd. Edição fac-similada, com introdução e apêndice documental por Joel Serrão, Lisboa, IN-CM, 1977.

alguma obra de mais divertimento que as passadas». D. Francisco Manuel, cauteloso, logo no Prólogo, vai advertindo: «confesso-vos que me acho medroso para Coronista, rudo para Poeta, confuso para Filósofo, melancólico para Moral; mas para tudo menos que para me achar ocioso». Francisco Alcoforado, escudeiro da Casa do Infante D. Henrique, é, como já vimos, o autor daquele que se supõe ser o documento mais antigo sobre a descoberta da ilha da Madeira, uma relação do século XV em que se baseou e que considera «tão chea de singeleza como de verdade, por [Francisco Alcoforado] ser um dos companheiros neste descobrimento»⁹.

O traço, quiçá, mais comum nas *Epanáforas* evidencia a matéria histórica narrativa através de um conceito de História que se acolhe ou reflecte a mundivivência do autor – um relato de acontecimentos presenciados e/ou mesmo vividos, como protagonista. De acordo com as suas palavras, interessam-lhe os «sucessos notáveis cujas informações eu não pedisse ao estudo dos livros e só de minha lembrança facilmente os recebesse». Ora tal não acontece com a epanáfora que tratamos, já que aqueles sucessos ocorreram num passado em que o autor não viveu, obrigando-o a recorrer a fontes, seja para a ‘Lenda de Machim’ como para o relato do descobrimento «oficial» da ilha da Madeira, em que participara um seu avoengo. Elege uma fonte e explicita-a no Prólogo: o manuscrito de Francisco Alcoforado, que vai usar como uma memória fidedigna, testemunho do que descreve, sem que não deixe de reconhecer «não ter crédito suficiente para que, por si somente, inculque ao Mundo, como verdadeira, uma história tão exquísita».

Como bem aponta Maria Luísa Leal¹⁰, «o facto de se ter servido de um manuscrito existente e de o invocar como mecanismo probatório da verdade daquilo que narra, põe em cena um processo que nos leva a poder situar a relação de D. Francisco Manuel do lado da historiografia». A autora prossegue: “Muito se especulou acerca da existência da Relação mencionada por D. Francisco Manuel de Melo no Prólogo da *Epanáfora Amorosa*, até ao aparecimento, na segunda metade do século XIX, na Biblioteca Nacional de Madrid, de um manuscrito, cópia do século XVII da Relação de Alcoforado [revelado em 1878 por Cesáreo Fernández Duro, capitão-de-mar-e-guerra da armada espanhola, no *Boletín de la Sociedad Geográfica*, sobre que dissertaram, entre nós, António Gonçalves Rodrigues, *D. Francisco Manuel de Melo e o descobrimento da Madeira (A Lenda de Machim)*, Coimbra, Eds. Bíblion, 1935, e João Franco Machado, “A Relação de Francisco Alcoforado” in *Arquivo Histórico da Marinha*, vol. I, n.º 4, Lisboa, 1936] e, já em 1960, de um outro manuscrito do século XVI, na Biblioteca do Palácio Ducal de Vila Viçosa. Jean Fontvieille, que localizou o segundo manuscrito, depois de o confrontar com o de Madrid, sustentou ser este uma cópia do de Vila Viçosa, e ambos cópias de um original desconhecido”. A leitura de Jean Fontvieille do manuscrito de Vila Viçosa foi

⁹ Cf. Maria Luísa Leal, “Ficcional e factual na *Epanáfora Amorosa de D. Francisco Manuel de Melo*”. http://www.cidehusdigital.uevora.pt/mare_liberum/volume-4/ficcional-e-factual-na-epanafora-amorosa-de-d-francisco-manuel-de-melo/ Consultado em 04-05-2017.

¹⁰ Cf. Idem, *ibidem*.

publicada no vol. III das *Actas* do Congresso internacional de História dos Descobrimentos, Lisboa, 1961, pp. 206-222, bem como na edição fac-similada das *Epanáforas*, pela IN-CM, em 1977, em Apêndice Documental, doc. N.º 5, pp. 605-615. Seguiremos a leitura por esta última edição.

A epanáfora em apreço conta duas histórias: uma primeira ligada à lenda, que se acolhe ao relato do envolvimento amoroso de Roberto Machim com Ana d'Arfet; reservando para a segunda o acontecimento histórico do descobrimento certificado da «Pérola do Atlântico», em que é enaltecida a acção e as virtudes do celebrado infante, através do feito em que se distingue, sobretudo, João Gonçalves Zarco, cavaleiro fidalgo da Casa daquele, avoengo de D. Francisco Manuel, e um dos que engradecem a fidalguia principal dos seus costados, herdando mesmo um morgado madeirense que o sustentou durante alguns anos. Os sucessivos episódios, em que nos contratempos do mar se constrói o enredo da lenda, propiciador do entendido como primeiro descobrimento, e a sua ligação ao sucesso que o segundo representa na História de Portugal, são o objecto do singelo e muito breve bosquejo que seguirá.

A leitura da 'Relação' de Alcoforado permite-nos assegurar que D. Francisco Manuel seguiu de perto o texto do manuscrito, pelo que se pode considerar como hipotexto da *Epanáfora Amorosa*, se bem que recriando alguns pormenores, mas importa esclarecer que não foi o primeiro a relatar tal sucesso. Outros autores o fizeram antes, bem conhecidos da historiografia, como Gomes Eanes de Zurara, na *Crónica de Guiné*, de 1453, em ligeira alusão; um pouco mais extensa, mas sem referência a Roberto e Ana, da 'Lenda de Machim', tal é o caso de João de Barros na *Ásia*, de 1552, sem podermos esquecer que a história se tornou popular na Europa através da versão que consta no *Tratado dos Descobrimentos* de António Galvão, de 1563 (Lisboa, Ioam da Barreira), já que, em 1601, foi publicada, em Inglaterra, uma tradução anónima desta obra para a língua inglesa, por iniciativa do geógrafo Richard Hakluyt. Em 1625, foi impressa uma nova versão abreviada, cuja publicação se deve a Samuel Purchas (o das celebradas *Pilgrimages*, do mesmo ano, onde pela primeira vez é criada a ideia de que havia em Sagres uma escola do infante D. Henrique, conhecida inconsistência histórica que se vem repetindo, até hoje, em arrepiante exaustão). Apontam os especialistas que trataram a matéria da nossa comunicação, nomeadamente o já referido António Gonçalves Rodrigues, que a versão de António Galvão entronca no *Manuscrito* de Valentim Fernandes, conquanto na 'Relação' de Alcoforado teriam ido beber as versões de J. Dias Leite (1574), Gaspar Frutuoso (*Saudades da Terra*, 1590), Manuel Tomás (*Insulana*, 1635) e D. Francisco Manuel de Melo (1660). O conde Giulio Landi, um nobre italiano da Corte de Parma e Piacenza, visitou a ilha da Madeira, em 1526. Regressado a Itália, escreveu em latim uma memória do que viu a pedido do seu amigo, o Cardeal Hipólito de Medici, arcebispo de Avinhão. Do manuscrito, terão sido feitas na altura várias cópias, sendo que falecido o cardeal em 1535, Landi recuperou o seu manuscrito. Mais tarde, por volta de 1570, um seu amigo, o reverendo Alemanio Fini, decidiu traduzir o texto para italiano

e publicá-lo, dedicando-o à Infanta D. Maria de Portugal, duquesa-consorte de Parma e Piacenza, filha mais velha do infante D. Duarte, neta de D. Manuel I. Entenderam-se o autor e o tradutor para uma publicação conjunta das duas versões, a latina e a italiana, num único volume que saiu em Piacenza, em 1574, por Francesco Conti, com o título *Insule Materie Historia*. Vem esta a dar voz a uma terceira variante da lenda, retomada pelo Padre Manuel Constantino, em 1599, num livro em latim, com o mesmo título, composto em Roma, por Nicolaum Mutium. Nesta versão, a figura de Ana d'Arfet é inexistente e Machim é um simples navegador que se deslocava «do Norte para o Sul com fins comerciais». Pouco nos importa agora as três tradições pese o facto de as termos querido referir para indicar a que foi seguida pelo Melodino. Certo é que D. Francisco Manuel não esquece, sobre a narrativa do descobrimento da ilha, nem o texto latino do Pregador Padre Manuel Clemente, nem a Década I da Ásia de João de Barros e conhece as rimas da *Insulana* de Manuel Tomás¹¹.

Uma primeira ideia deve ficar apreendida – a de que a epanáfora incorpora a lenda¹², e a lenda conta a história, toda ela, também com duas partes: a do episódio amoroso que dá protagonismo ao par de amantes, Roberto e Ana; bem como o enredo subsequente que termina com o descobrimento oficial da ilha da Madeira, protagonizado por João Gonçalves Zarco e os seus companheiros, sendo que o fio condutor é a aventura marítima. Muito resumidamente, que o tempo já vai longo, recordemos os momentos mais significativos, motivados pelo amor, pelo infortúnio ou pela fortuna do acaso e pelos sucessos de valentia, em que o mar é, absolutamente, determinante. Seguiremos o resumo de Maria do Céu Fraga¹³, com as adaptações julgadas convenientes.

Uma primeira parte conta como o inglês Roberto Machim se apaixona por Ana d' Arfet. Sendo esta de uma família de elevada linhagem e ele pertencente a uma de menores costados, decidem os progenitores destiná-la a um casamento com um nobre de estirpe equivalente, o que vem a acontecer. Os amantes combinam, então, a fuga de Inglaterra, e roubada a jovem ao marido, com o auxílio de companheiros fiéis de Roberto, embarcam todos em Bristol num navio, com a intenção de passarem a França. A inexperiência do grupo e uma tempestade, com ventos adversos, e as correntes marí-

¹¹ Nos dez livros da *Insulana*, a história de Ana d'Arfet e Roberto Machim, como «descobridores», ocupa o segundo, sendo narrada pelo piloto castelhano (aí, João dos Amores) a Zarco, durante a viagem.

¹² Para aprofundar o conhecimento da temática da lenda recomendamos a leitura da Dissertação de Mestrado em Estudos Portugueses Interdisciplinares, apresentada à Universidade Aberta por Marco Nuno de Sousa Livramento, intitulada *Machim, um herói fundador. Algumas notas sobre o tratamento da lenda de Machim ao longo dos tempos*. <http://repositorioaberto.uab.pt/handle/10400.2/1402> Consultado em 05-05-2017.

¹³ Acolhidos ao poema de Joaquim Moura Costa (um semi-heterónimo de Fernando Pessoa), “A um plagiário”: “Copiaste? Fizeste bem. /Copia mais, sem canseira. /Copia, pilha, retém. / É a única maneira /De não escreveres asneira.” Cf. Maria do Céu Fraga, “Um historiador «esquisito»: a *Epanáfora Amorosa* de D. Francisco Manuel de Melo” in *D. Francisco Manuel de Melo e o Barroco Peninsular*, *ob. cit.*, pp. 155-163; Idem, in *Península. Revista de Estudos Ibéricos*, n.º 6, 2009, pp. 93-100.

timas fazem-nos aportar à Madeira, onde permanecem até que Ana, já debilitada pela aventura da viagem e pelo remorso, morre. Roberto não resiste à dor, e morre também, dias depois. Os companheiros abandonam a ilha, movidos pela esperança do regresso à pátria. No entanto, passam da escravidão do mar à dos homens, ao serem feitos cativos por um navio de Mouros e conduzidos ao Norte de África. Na prisão, surge o elo de ligação entre esta primeira narrativa e uma segunda: na masmorra encontrava-se Morales, piloto experiente, natural de Sevilha, também ele cativo, «homem prático na arte da navegação».

Neste ponto, o autor faz um corte na narrativa, para passar a contar a saga marítima dos portugueses. Impõe-se a figura do Infante D. Henrique, o novo mapa do mundo que então se começa a desenhar, dando ocasião a que, de «entre as pessoas» que acompanham o Infante se passe a dar relevo a João Gonçalves Zarco. E o relato continua até que, por promessa e testamento do mestre de Calatrava, filho de Fernando I de Aragão, se resgatam muitos cativos de Marrocos. Reencontramos então o piloto João de Morales, em 1420, na armada de João Gonçalves Zarco e a partir desse momento acompanhamos os navios na sua viagem de descobrimento, as calmarias, os nevoeiros e as hesitações sobre se se deveria prosseguir ou regressar. Ouvimos o discurso com que Zarco incita os marinheiros a prosseguirem a missão, e, vemo-los desembarcar na Madeira, reconhecendo Morales todos os vestígios da relatada presença na ilha de Roberto e Ana. Com eles regressamos, depois, para assistirmos à recepção que a corte e o rei fazem a Gonçalves Zarco, sempre acompanhados pelos comentários laudatórios do autor, que declara a sua relação de parentesco com o navegador, apresentando desenvolvido discurso genealógico, em que patenteia orgulho na progénie.

Um breve parêntesis para deixarmos dois apontamentos. O primeiro prende-se com o nome do piloto. Alcoforado chama ao piloto sevilhano que terá conduzido os portugueses, João Damores, nome por que também é designado em todas as outras versões, excepto no texto de D. Francisco Manuel, que lhe chama João de Morales – «a quem João de Amores chamaram erradamente alguns artigos: quiçá por quererem fazer de amores toda esta história», vem a acrescentar, evidenciando conhecer outras versões da lenda. O segundo apontamento tem a ver com o tal mestre de Calatrava e Alcântara, D. Sancho, filho de Fernando de Antequera, Fernando I de Aragão, e de D. Leonor Urraca de Castela (1374 - 4 ou 16 de Dezembro de 1435, em Medina del Campo), conhecida nas crónicas como *la rica hembra*, condessa de Albuquerque, senhora das terras do Infantado, filha e herdeira de Sancho de Castela, conde de Albuquerque e Haro, irmão de Henrique II de Castela e de D. Beatriz de Portugal, filha esta de D. Pedro I e de D. Inês de Castro (este mestre de Calatrava era, assim, bisneto destes). As duas histórias de amantes desafortunados parecem atrair-se no enredo!

São muitas as passagens que aqui poderíamos trazer, para evidenciar a maritimidade do relato, mas o nosso objectivo não é o de vos contarmos tudo, senão o de despertarmos o interesse pela leitura da *Epanáfora Amorosa*. Em suma, o leitor é confrontado, como

vimos a insistir, com duas histórias, começando por uma amorosa, à volta de Roberto Machim, que se pode acolher à lenda, seguindo-se a narração de um acontecimento histórico em que é enaltecido o Infante D. Henrique pelo sua acção e qualidades, sem esquecer o feito de João Gonçalves Zarco, que a historiografia regista. A primeira, que tem um final trágico, é ditada pelo Amor, enquanto a segunda faz ressaltar o prémio da virtude. Na linha de pensamento defendida por Paulo Silva Pereira¹⁴, no longo discurso com que Gonçalves Zarco se dirige ao rei, há uma conotação épica do feito, em que se elevam as virtudes de carácter moral e de disposição de ânimo, sublinhando o heroísmo das personagens: “Contar-vos, senhor poderosíssimo, os trabalhos que passámos nesta peregrinação proluxa, ainda que breve, por mares nunca vistos e terras nunca descobertas, fora em algum modo prezar os serviços que nela vos fizemos”.

IV – Conclusão

Tópicos que entendemos ser importante reter, como conclusão: “Não se trata apenas do reconhecimento do valor literário da crónica histórica; é também a afirmação do valor universalizante da História”¹⁵, no caso em apreço, como reflexo de mundivivência e mundividência, a que aludia, tantas vezes, o saudoso Confrade José Caro Proença. “[...] admitindo que à sua redacção presidiu uma intencionalidade historiográfica, o facto é que tendemos a receber a *Epanáfora Amorosa* como obra literária, sem esquecer nunca que, pela intrínseca associação entre matérias e procedimentos de diferentes áreas do saber, ela participa de uma hibridez prefigurativa [...]. Ao mesmo tempo, leva a bom termo um princípio caro à visão do mundo que se reflecte em muitos outros textos barrocos: o aproveitamento, com fins pragmáticos, da ocasião que a fortuna, boa ou má, coloca diante do homem”¹⁶. Para os que pretendam aprofundar a temática do autor, como historiador, recomendamos a leitura da comunicação apresentada por António de Oliveira¹⁷ ao Encontro internacional de Coimbra, em 2008, já referido.

Foi o risco da viagem marítima, em má fortuna, que propiciou a boa fortuna do encontro com o piloto João de Morales. O infortúnio sofrido pela personagem principal da lenda, Machim, permitiu-lhe, contudo, exaltar o Amor à beira da sepultura da amada Ana, e pedir aos vindouros para que naquele local edificassem uma igreja da invocação de Cristo, aproveitando D. Francisco Manuel para conceber como que uma trama

¹⁴ Vd. Paulo Silva Pereira, *D. Francisco Manuel de Melo e o modelo do «cortesão prudente e discreto» na cultura barroca peninsular*, dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, em 2007 (texto policopiado), pp. 320 e ss.

¹⁵ Cf. Maria do Céu Fraga, “Um historiador «esquisito»: a *Epanáfora Amorosa* de D. Francisco Manuel de Melo” in *D. Francisco Manuel de Melo e o Barroco Peninsular*, ob. cit., p. 162.

¹⁶ Cf. Maria Luís Leal, “Ficcional e factual na *Epanáfora Amorosa* de D. Francisco Manuel de Melo”. http://www.cidehusdigital.uevora.pt/mare_liberum/volume-4/ficcional-e-factual-na-epanafora-amorosa-de-d-francisco-manuel-de-melo/ Consultado em 04-05-2017.

¹⁷ Vd. António de Oliveira, “D. Francisco Manuel de Melo, historiador”, in *D. Francisco Manuel de Melo e o Barroco Peninsular*, ob. cit., pp. 209-264.

hagiográfica, não muito longe do que aquele estilo representou na produção medieval. “No discurso que Roberto lamenta a sua morte, surge divinizada. Trata-se de uma divinização do próprio sentimento que os unia e não apenas da figura de Ana d’ Arfet, como podemos ler no seguinte trecho: «[...] só o negar adoração às perfeições é idolatria; não o adorá-las, posto que sem perfeição. Pois eu que fiz mais que os outros, em te julgar por divina? Haver entendido melhor o que tu eras? Essa é a culpa. O meu amor um fiador foi, das dívidas que todo o mundo te devia. [...] Amei-te, eu o confesso, e te ofereci eu só por junto, todo aquele amor que todos juntos te deviam»”¹⁸. Nos encontros e desencontros que a expansão portuguesa promoveu nos quatro cantos do mundo, quantos não teriam sido intérpretes de realidades parecidas?

A metafísica da saudade, sobre que dissertou no supracitado colóquio da BNP, Manuel Cândido Pimentel, também ganha expressão na *Epanáfora Amorosa*. Há uma saudade imanente nos lamentos de Roberto junto da sepultura de Ana, evidenciando preocupação com a possibilidade de que a sua história de Amor, que pretendeu transmitir em versos latinos, não chegue sequer ao conhecimento de alguém mais, para além dos poucos circunstantes: “[...] no mundo, não havia sepulcro que te fosse digno, por isso quis que fosse ignorado. A mi só me fez merecedor de que o acompanhasse, e o soubesse; minha memória será o vaso de tuas cinzas, e minhas cinzas serão a urna de tuas memórias”. Roberto já anteriormente se havia como que justificado em apontamento de características platónicas: o amor e o «natural apetite de união de todas as coisas amáveis e semelhantes pela mais subida das saudades humanas – um desejo vivo, uma reminiscência forçosa, com que apeteçemos espiritualmente o que não havemos visto jamais, nem ainda ouvido; e temporalmente, o que está de nós remoto e incerto».

O Amor em contexto de maritimidade, permite ao autor jogar com as palavras na construção de um discurso edificante, prevenindo os homens de que: “Amor é o mais ruim dos pilotos e de que o cumprimento ainda de nossos desejos, nunca pára, senão em o castigo deles”. A epanáfora é amorosa e o tema ocorre em muitas outras passagens. Roberto guarda-o para si, sem sequer pensar em gozá-lo, o que leva o Melodino a considerar o amor mais legítimo avaro: «dos haveres e dos amores, tudo quanto se logra, se diminui, quanto se gasta, se perde». “Parece ter clara consciência de que «sendo o desengano noite do dia dos amores, jamais era possível declinar ao aborrecimento aquele a quem nunca os interesses haviam amenhecido», de que se o desejo não for despertado também não desaparecerá, permitindo-lhe conservar, intacto, o seu objecto. Esta atitude desenganada – o desengano era, nesta concepção barroca, uma espécie de profilaxia da infelicidade, de inspiração estóica – continua a conferir a Roberto qualidades de homem discreto.”¹⁹ O autor esclarece, porém: “Não escrevo amores, senão o sucesso deles: força será, contudo, temperar segundo o tom, o instrumento: prevenha-se desta consideração

¹⁸ Cf. Maria Luísa Leal, *ibidem*.

¹⁹ Cf. Maria Luísa Leal, *ibidem*.

o ânimo de aqueles a quem talvez parecer repreensível a brandura da pena, ou o asseo do estilo, com que se escreve”.

Enfim, Mar e Amor enleados num passado que se fez presente, mas em que no horizonte se podem já vislumbrar sinais preocupantes para o futuro. De ambas as situações nos dá conta o celebrado Melodino, ao serviço de um princípio moral: “A Infância do mundo necessitou de fábulas que encobrissem verdades, para serem recebidas; e ainda hoje a doença dos tempos pede ficções que dissimulem a saúde, para que seja agradável”. As metáforas marítimas que foi usando ao longo do texto, bem podem merecer um justo reconhecimento, ao terminarmos com uma delas:

“Quando as pretensões dos Príncipes naufragam, e se perdem nas ondas da corte e nos bancos que a atravessam, como se escaparão os humildes vassalos? Como chegarão ao porto de bom efeito?”.

XIII SESSÃO CULTURAL CONJUNTA ICEA – AM, NA ERICEIRA
ENCERRAMENTO

D. FRANCISCO MANUEL DE MELO E O MAR

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 6 de maio

Senhor Doutor Viegas Freitas, Presidente do Instituto de Cultura Europeia
e Atlântica,

Senhores Académicos, Senhores Convidados,

Cabe-me proferir algumas palavras de encerramento desta sessão conjunta, o que faço com o maior gosto. Mais uma vez o ICEA e a Academia de Marinha cumpriram o estabelecido no respetivo protocolo de cooperação, desta vez nesta acolhedora vila da Ericeira onde se cheira o mar, se sente o mar e se vive o mar.

E, de facto, o tema que nos foi proposto tratar – Dom Francisco Manuel de Melo e o mar, trouxe-nos à memória histórias do mar, mas admito que não tenha sido fácil aos quatro oradores de hoje enquadrarem-se no tema pelas razões que irei expor.

D. Francisco Manuel de Melo viveu numa época em que era usual servir-se em terra e no mar. Havia quem soubesse navegar e o comando de uma embarcação não exigia tais predicados. Após a fase inicial do combate em que os disparos tinham por finalidade limitar a capacidade de navegação do inimigo, seguia-se a abordagem e o combate corpo a corpo apresentava muitas semelhanças com o combate em terra.

Embora D. Francisco Manuel de Melo tenha embarcado logo aos 19 anos, sofrido um naufrágio, entrado em combate com um comportamento que lhe valeu ser armado cavaleiro ainda muito novo, ter voltado a embarcar cerca de 12 anos mais tarde, participado em combates no canal de Inglaterra, tendo de novo embarcado com elevada responsabilidade volvidos dois anos, a marca que deixou para a posteridade não foi a de um marinheiro de carreira.

Com um percurso de vida bem agitado serviu por diversas vezes nas forças de terra, foi preso repetidamente, quer no tempo da monarquia dual, quer depois da restauração, e ficou mais conhecido como escritor e diplomata. E porque os seus tempos de privação de liberdade e de degredo no Brasil foram longos, não lhe faltou tempo para escrever. Mas escreveu pouco sobre o mar. Mesmo a Carta de Guia de Casados não prima por ser muito salgada.

Daí o considerar notável, com o enquadramento que referi, o contributo dos oradores de hoje, convidados que foram para abordarem um tema reconhecidamente difícil.

Mas falou-se do mar, o que faz sentido na Ericeira e faz sentido fazê-lo repetida e insistentemente, qualquer que seja o lugar onde se esteja, qualquer que seja a perspetiva da abordagem. Portugal deve a sua independência ao mar. Portugal virou-se para o mar para manter a sua independência.

Para o ano teremos nova sessão conjunta Academia de Marinha – ICEA, desta vez em Lisboa e assim continuará, ano após ano, pois o que faz sentido e funciona bem, deve ser continuado.

Bem hajam todos, muito obrigado.

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ACL
**O CARDEAL SARAIVA E O MAR NA SUA OBRA
PELOS 250 ANOS DO SEU NASCIMENTO**

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 9 de maio

Senhores Académicos, Senhores Convidados,

Bem-vindos a esta sessão conjunta com a Academia das Ciências de Lisboa quando se comemoram os 250 anos do nascimento do Cardeal Saraiva através da ligação da sua obra ao mar.

Senhor Professor Luís António de Oliveira Ramos, em representação do Senhor Presidente da Academia das Ciências, impossibilitado de comparecer por a data inicialmente acordada ter sido alterada.

A Academia de Marinha agradece a pronta adesão da Academia das Ciências de Lisboa a esta iniciativa, que nunca faria sentido fazer isoladamente face à sólida ligação que o homenageado teve à Academia Real das Ciências de Lisboa de quem foi sócio de mérito apenas com 28 anos de idade.

Minhas Senhoras e meus Senhores

O Cardeal Saraiva, de seu nome Francisco Manuel Justiniano Saraiva, também mencionado como Frei Francisco de São Luís, foi um filho de Ponte de Lima tendo vivido o período de transição para o liberalismo português.

Ao longo da sua vida sempre revelou ser um estudioso e um erudito nos mais diversos cargos que desempenhou. Padre, membro da Junta Provisional do Supremo Governo do Reino, Bispo de Coimbra, Reitor da Universidade da mesma cidade, Presidente da Câmara de Deputados, Administrador Apostólico de Diocese, Diplomata, Ministro do Reino, Guarda-mor da Torre do Tombo, Patriarca de Lisboa e Cardeal. No meio de todo este percurso, auto desterrou-se para um convento por divergências políticas, afirmando-se que terá sido membro da maçonaria.

É pouco comum esta alternância entre vida eclesiástica, vida académica e vida política, que só se explica pela sua enorme cultura, sendo mesmo considerado um sábio e uma das grandes figuras político-religiosas nacionais do seu tempo. Os seus interesses passaram pela arqueologia, arte, história, linguística, literatura, distinguindo-se como

investigador no campo da história, dos estudos linguístico-filológicos, bem como em trabalhos literários.

E no meio de todo estes interesses, arranjava tempo para escrever e escrever bem. Quem compulsar os X volumes da sua obra completa, encontrará um volume dedicado a “Notícias eclesiásticas”, cinco dedicados a “Estudos históricos” onde a cronologia dos factos é orientadora de todo o trabalho, três de “Trabalhos filológicos” e um de “Miscelânea”.

Mas dos 5 volumes de história há dois totalmente dedicados à história marítima, razão de ser desta iniciativa da Academia de Marinha. Começando no Infante D. Henrique e terminando em Fernão de Magalhães, passando por reflexões sobre a expansão das ideias morais e princípios de civilização, a par de notas sobre a origem da escravidão e tráfico de negros, tudo aqui se encontra, sem esquecer, naturalmente, um índice cronológico das navegações, viagens, descobrimentos e conquistas dos Portugueses. Tinha que ser.

É uma obra notável. E porque para falar de obras notáveis, o melhor é serem outros notáveis a fazê-lo, foram convidados como oradores para a sessão de hoje dois distintos académicos a quem darei a palavra dentro de momentos.

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ACL

O CARDEAL SARAIVA E O MAR IMPORTÂNCIA E LIMITAÇÕES

Comunicação apresentada pelo académico
Luís A. de Oliveira Ramos, em 9 de maio

D. Frei Francisco de S. Luís Saraiva (1766-1845) figura na pléiade de *Os Grandes Portugueses* de sempre, na exigente classificação do Prof. Hernâni Cidade. O seu nome enobrece uma artéria da capital, graças à lembrança da Senhora Dona Maria Barroso, logo acolhida pelo município e inaugurada em cerimónia cunhada pela presença do Presidente Mário Soares, vulto este a quem rendo sincera homenagem.

Na História, o monge beneditino Frei Francisco de S. Luís ficou conhecido pela ascensão ao cardinalato, quando, nos últimos anos da sua vida, Dona Maria II e o regime liberal o colocaram no Patriarcado de Lisboa. Antes era bispo resignatário de Coimbra, antigo Reitor da Universidade, ministro, ex- Presidente da Câmara dos Deputados, vice-presidente da Academia Real das Ciências etc., etc. Ou seja um eminente religioso, político e académico, conhecido desde o seu doutoramento na Faculdade de Teologia tanto como pela acção na resistência ao invasor napoleónico e não menos por ter integrado os primeiros executivos do vintismo, antes de subir a regente eleito do reino, até ao regresso do Rei a Lisboa em 1821. Foi ainda o primeiro intelectual a receber a medalha de ouro da Academia, como prémio num concurso público, em 1794.

Se é certo que o escolheram para todos os cargos importantes da Congregação de S. Bento de Portugal, salvo o de geral, rezam os fastos que deixou um rasto luminoso em todas as funções religiosas e políticas e em muitas destas mesmas funções foi objecto de polémica e até de desavença e ódio, bem expresso no seu último exílio de 6 anos, no remoto cenóbio da Serra de Ossa (1828-1834), por ordem de D. Miguel.

Trata-se de uma circunstância com dupla face, primeiro pela pena injusta imposta ao prócere liberal e em segundo lugar porque o cárcere o levou a reflectir, a indagar e a escrever sobre filosofia, filologia e sobretudo história, assunto que hoje nos ocupa, tanto mais que algumas das suas páginas e artigos sobre temas náuticos, começou a redigi-los na sequência de investigação realizada na modesta biblioteca serrana e em alguns livros que logrou receber de Lisboa.

Aliás, o mesmo fizera num primeiro exílio em (1823), no mosteiro da Batalha, percorrendo miudamente o seu esquecido arquivo documental. Daí a *Memória* que consagrou à Batalha e veio a ser publicada pela Academia Real.

Nesta intervenção, como o título afinal manda, vou falar sobre aspectos marítimos dos descobrimentos portugueses tratados por Frei Francisco de S. Luís, quase todos constam do seu legado, impresso no século XIX em 10 grossos volumes publicados pela Imprensa Nacional.

A este conjunto juntei dois grupos de *inéditos* existentes em casa de parentes seus e no Mosteiro de Singeverga, graças à compreensão dos responsáveis pela sua guarda, antes localizados pelo Doutor José Matoso, que me deu essas e muitas outras informações. A todos o meu obrigado, no qual englobo os directores da revista municipal

Bracara Augusta, pois acolheu nas suas páginas esses escritos monásticos e os editou.

Minhas Senhoras e meus Senhores

Frei Francisco de S. Luís Saraiva surge como expressão original e sagaz das reformas pombalinas da instrução. Das primeiras letras à cadeira de Latim frequentadas em Ponte de Lima, sua terra natal, passou aos estudos médios perfilhados na congregação beneditina (em Tibães, Rendufe e na Estrela). Depois seguiu o curso de Teologia da respectiva Faculdade em Coimbra. Ultrapassada a “viradeira”, distinguiu – se na teologia positiva e em línguas antigas e modernas. Quer nos claustros, quer na Universidade sofreu as marcas dos monges professores e futuros Arcebispos da Baía e de Évora, Frei José de Santa Escolástica na filosofia positiva e na história e de Frei Joaquim de Santa Clara, figura proeminente na filosofia, na teologia, na história, na política e na cultura em geral, admirador de Pombal e da sua obra na educação e no Estado (cujo elogio fúnebre fará). Frei Francisco também ensinou filosofia e teologia positiva no Colégio de S. Bento de Coimbra onde residia. Doutorou-se com singular brilho pela cultura bíblica, domínio fácil de línguas mortas e capacidade expositiva, matérias em que se afirmará como exegeta e orador ulteriormente.

Conviveu com os lentes e os estudantes mais esclarecidos que então descobriu. Apurou o aprendizado no castelhano, no italiano, no francês e na língua portuguesa. Leu os autores considerados mais doutos não só para se cultivar como para fixar ideias. Obteve autorização para ler livros proibidos. Seguiu o que se passava no estrangeiro através dos jornais que o mosteiro assinava. Como outros confrades seguiu a Revolução Francesa e os negócios do Portugal coevo.

Decidiu, enquanto não era chamado a outras funções na Ordem, ou na Universidade, concorrer a um programa da Academia Real das Ciências (1792-1794), onde se pede a comparação entre a *História de D. João de Castro por Jacinto Freire de Andrade e da vida de D. Paulo de Lima por Diogo do Couto*, por coincidência dois heróis de mar e guerra, o primeiro também insigne em estudos marítimos.

Simplemente, o programa pedia um cotejo desses escritos quanto às perfeições ou vícios de linguagem e de estilo e o seu estro enquanto redacção literária.

Desde o período joanino, nos meios intelectuais setecentistas, corria uma polémica sobre a valia da história, considerada pelos neoclássicos um ramo da literatura dominada pela procura da verdade, conforme a razão e a imparcialidade, funcionando como um repositório de ensinamentos morais e políticos.

Nestas circunstâncias, “as luzes”, apregoadas pelos iluministas, contribuem para significar a ideia de que a existência acontece no âmbito do processo histórico. A sua consciencialização em Portugal acompanha a tendência para os homens registarem os seus nomes em fastos da vida portuguesa para que deles fique lembrança. Daí o fortalecer do interesse pelo passado, acompanhado pela tendência «nitidamente esclarecida para racionalizar, metodizar e laicizar a história», explicou o nosso confrade doutor António Coimbra Martins, em douto estudo sobre as “Luzes”. Entre os parâmetros destas preocupações, descobrimos o objectivo de preparar uma boa História de Portugal, já objectivo da Academia da História joanina. Por outro lado, entre os académicos esclarecidos nota-se que, sobre inúmeras questões, faltam memórias históricas portuguesas, como ainda fundamentos científicos a muita produção histórica precedente. Em ordem àquele fim, para superar as limitações referidas, viceja daí em diante, entre os mais exigentes, o engodo pelo documento, pelo inventário, pelo rigor cronológico, e a necessidade de cultivar e recorrer às ciências auxiliares da história. A denúncia de erros, de confusões, de fábulas e também da exaltação patriótica, proclamada em detrimento da verdade, impõem-se à luz da crítica racional.

Antecede a actividade da Academia Real das Ciências, a relevância da história no texto dos *Estatutos da Universidade de Coimbra* de 1772, onde ela funciona como introdução a todas as matérias leccionadas. Nas ciências jurídicas, no encaço de Verney, defende-se a exigência de rigor, o valor de textos e documentos, da cronologia e das ciências auxiliares da mesma história. Assim para entender o espírito das leis ou dos cânones antigos, urgia examiná-los à luz das circunstâncias do seu tempo. O pretérito legislativo luso fornecia, nomeadamente, socorro para conceber novos diplomas. Em teologia, na exegese dos textos bíblicos havia necessidade da história santa e da história profana.

Embora ramo da literatura, a história surge como secção variada e independente no catálogo de bibliotecas religiosas, nomeadamente nos beneditinos e nos agostinhos, etc.

O incremento da história beneficiou grandemente a produção de eminentes cultores seus, em que avulta João Pedro Ribeiro, lente da Cadeira de Diplomática, de José Anastácio de Figueiredo, de António Caetano do Amaral, de Pascoal de Melo Freire e de outros sócios da Academia Real das Ciências, entre os quais figura Frei Francisco de S. Luís, todos influenciados pela escola historiográfica da congregação maurista francesa.

Depois do êxito da *Comparação*, Saraiva embora em contacto com João Pedro Ribeiro e cronista mor da Congregação de São Bento, em privado, recolhe elementos para uma História das Invasões Francesas, mas à Academia envia sucessivos estudos literários de diversa natureza.

Em boa verdade, salvo a *Memória* sobre a Batalha, concebida quando aí prisioneiro, a história só atinge fôlego quando Saraiva está novamente encarcerado na Serra de Ossa, no alvor dos anos trinta do século XIX.

O objectivo dos seus estudos é a elaboração de dados depurados, para a elaboração por outrem de uma história Pátria, resultante da crítica, e da ordenação cronológica ou mesmo sintética dos elementos adequados.

Conforme estes projectos, papel singular cabe à história marítima, aos descobrimentos e à expansão e à colonização, assim como aos feitos dos portugueses maiores e seus coadjuvantes da nobreza, do povo, do clero.

Entre os estudos tema desta comunicação, distingo as *Reflexões Gerais acerca do Infante D. Henrique e dos Descobrimentos de que ele foi autor no século XV*.

O Índice Cronológico das navegações, viagens, descobrimentos e conquistas dos portugueses desde o princípio do século XV.

A *Memória em que se coligem algumas notícias sobre os progressos da marinha portuguesa até os princípios do século XVI*.

A *Nota sobre a origem da escravidão e tráfico dos negros*.

A *Nota em que se mostra que os portugueses ao passo que iam descobrindo as costas e terras africanas se não descuidavam de inspirar aos seus habitantes ideias morais e princípios de civilização*.

As *Breves notas á Vida de D. João de Castro, escritas por Jacinto Freire de Andrade, autorizadas com documentos originaes e inéditos*.

O *Roteiro da viagem de Fernão de Magalhães*

Exemplos de virtude, acções e ditos memoráveis, coligidos da História de Portugal.

Gostaria de elucidar que o Índice vem acompanhado de estudos breves sobre matérias importantes nele referidos, como de interesse são os demais assuntos constantes do volume V das Obras Completas entre as quais há um artigo consagrado à viagem de Vasco da Gama em 1497. Noutros volumes deparamo-nos com temas náuticos úteis. É o caso dos apontamentos sobre *Construtores Navais*, assunto este de que falei em comunicação à Academia da Marinha. De igual atenção reveste-se o artigo sobre a Bolsa de comércio medieva.

Por exemplo, os dois primeiros escritos agora citados, remontam à permanência na Serra de Ossa e visam defender a ideia de que o infante D. Henrique foi o cérebro e o agente assombroso do processo das descobertas e refutar os autores estrangeiros, sobretudo franceses, que punham em causa a originalidade e a prioridade das navegações comandadas pelo mesmo infante e seus colaboradores, ao ponto de inventarem acontecimentos.

O Índice, ao longo dos anos, queria oferecer uma “*ideia geral mas fiel e exacta das grandes e gloriosas empresas ultramarinas dos nossos compatriotas, que naquele tempo deram tanto crédito e fama à nação portuguesa*” e foram de indesmentível utilidade ao progresso e civilização do mundo moderno.

Escrupuloso, Saraiva, por causa dos meios limitados que tinha à mão e usando fontes documentais impressas em que funda as suas reflexões e a sua crítica admite, a existência de erros ou omissões de informação ou de opinião desinformada nos seus escritos.

Da nossa parte, a par das matérias cujo próprio título explica, afiguram-se bem expressivos da capacidade historiográfica de frei Francisco de S. Luís o ensaio sobre as actividades náuticas medievais. Para além da erudição baseada em fontes clássicas, interessa-nos a referência à marinha mercante e aos contactos com povos do Mediterrâneo e do Norte, à guerra no mar e inclusive à obra de D. Dinis, à lembrança da navegação de cabotagem, aos portos e actividades piscatórias, pois daí decorre toda uma experiência de marinaria ulteriormente usada e objecto de especial investigação no século XX adiantado.

Indefensável revela-se a exaltação da pseudo “*Escola de Sagres, fundada pelo Infante D. Henrique*”, e teor dos seus estudos, pois trata-se de um erro, não obstante o engodo do príncipe pelas ciências matemáticas cosmográficas e náuticas. Em contrapartida, clara é a noção de Saraiva a respeito da obra e planos de D. João II.

Prova excelente da incontestável valia e da honestidade patriótica encontrámo-la nas correcções a datas e ideias de Jacinto Freire de Andrade, na Vida de D. João de Castro que ele deixara passar ao apreciá-lo na *Comparação*, premiada em 1794, e que documentação novamente descoberta corrigia .

De resto, nesse escrito, por força da vida e obra de D. João de Castro, nomeadamente por causa dos roteiros desse ilustre português, a referências concretas ao mar abundam.

Dois exemplos sintéticos: “*indo D. João de Castro a primeira vez à Índia não perdeu a ocasião, de fazer úteis observações que nela se ofereceram*” as quais mereceram o louvor do Infante D. Luís, seu correspondente. “*Indo depois ao estreito do mar rojo com o Governador D. Estevão da Gama, escreveu não só o Roteiro da viagem e a descrição das costas baías e portos daquele mar*”.(VI p. 148).

Limitações da obra do Cardeal Saraiva

Referimo-nos, atrás, ao Infante D. Henrique e à Escola de Sagres e às limitações patentes nalguns trabalhos maiores do Cardeal, discutidas no nosso tempo, quase dois séculos depois de concebidas.

Como também dissemos, embora conhecedor dos homens e dos escritos sobre o mar em centúrias passadas, depois disso, e sobretudo no século XX final, abundam os estudos cuidados sobre aspectos sugeridos ou rapidamente abordados por Frei Francisco, mercedores de investigação.

Além do mais, Saraiva publicou documentação importante, utiliza bibliografia, fontes de arquivo e colecções documentais portuguesas e espanholas ao tempo de reconhecido mérito, mas que não passaram pelo crivo exigente da crítica armada com os

ensinamentos das ciências auxiliares da história, inclusive da paleografia, que também Saraiva quis aperfeiçoar conforme os tratados dos mauristas franceses e do bom saber de João Pedro Ribeiro.

Quanto ao Infante D. Henrique e à Escola de Sagres sabe-se hoje que não existiu embora a ela haja referência em autores estrangeiros actuais e em Portugal.

Em relação ao infante D. Henrique, a renovação da história política prova que os grandes homens funcionaram conforme a sua circunstância e índole, mas condicionados pelas forças profundas materiais e de mentalidade apanágio do seu tempo. Possuem, como D. Henrique teve, colaboradores espontâneos ou contratados. O nome de muitos é referido por Saraiva. Por outras palavras, independentemente da sua genialidade, esses agentes formam um agrupamento subordinado à sua chefia esclarecida e entusiástica. D. Henrique é acompanhado pelos irmãos, respeitado pelos poderes do Estado, por um sem número de intervenientes, pelo régio sobrinho, isto é pelos poderes do estado, factas que D. João II encarnava e utilizava em todas as suas vertentes. O grande percursor e constante entusiasta, foi D. Henrique desde as ideias aos parâmetros marítimos sobre os assuntos marítimos nas suas vertentes criativas, espirituais materiais e técnicas. Nobres, burgueses e clérigos conhecidos uns, desconhecidos outros acompanharam-no num período em que era necessário explorar as possibilidades da via marítima para resolver problemas nacionais, ibéricos, e internacionais patentes, findas as guerras da independência.

O problema de Saraiva é que, na senda de Zurara, enfatizou miticamente o infante o que não tira a este personagem papel histórico singular

Hoje em dia, os autores quase não citam, esquecem mesmo o Cardeal Saraiva, mas alguns dos seus temas estavam bem vivos em 1960 e outros caíram ulteriormente na primeira metade do século XX. Por exemplo, a questão do sigilo, a par do franciscanismo, tão cara ao grande Jaime Cortesão.

O mesmo acontece com as explicações materialistas, de fina análise, veiculada por homens da estatura de Magalhães Godinho. O historiador Francês Pierre Chaunu, conhecedor profundo dos historiadores portugueses explica o que há de impossível em teses com fama, que, diga-se ainda funcionam.

Pessoalmente, sentimos que trabalhos de Saraiva de facto ultrapassados mataram hipóteses fantasistas, lembraram também bons temas a investigar, foram discutidas, originaram livros, foram desvirtuadas por políticos fardados anti – liberais que com ele não simpatizavam, posto tirassem partido do seu portuguesismo, por roupetas apegados ao passado do traje. Também esses factos limitaram a leitura isenta de Saraiva, um religioso que se bateu pela liberdade como nenhum outro e não deixava de louvar Vieira e todos os bons Vieiras e mesmo, pela envergadura, o seu inimigo político absolutista que foi o visconde de Santarém .

Teve fundada e perene opinião sobre o papel do mar, na formação da natureza e espírito da Grei, decorrente das omnímodas sendas do Orbe trilhado pelos portugueses.

A GRANDE GUERRA

**STOLZ WEHT DIE FLAGGE: A AVENTURA DAS UNIDADES COLONIAIS
DA MARINHA IMPERIAL ALEMÁ NA I GRANDE GUERRA**

Comunicação apresentada pelo académico
Vasco Gil Soares Mantas, em 16 de maio

O tema desta comunicação foi-nos inspirado por leituras juvenis que muito contri-
buíram para o nosso interesse pelas coisas do mar, acrescido neste caso por uma especial
atenção pela história alemã, cujas vicissitudes mais recentes marcaram, de várias formas,
a vida europeia. As efemérides que se vão assinalando a propósito do conflito que signifi-
cativamente foi denominado Grande Guerra, até que outro maior e de mais terríveis
consequências lhe retirou o monopólio de tão infeliz título, suscitaram-nos a vontade de
olhar um pouco para o lado dos que, nesses dias iniciais do século XX, foram inimigos
numa guerra que pesou negativamente na vida portuguesa e para a qual a única justifi-
cação aceitável para a nossa participação continua a ser, cremos, a defesa dos territórios
coloniais¹.

Um século depois dos acontecimentos que vamos narrar, esboroadas tantas ilusões
sociais e económicas que tornam o proclamado *fim da história* uma estúpida ilusão, pode-
mos considerar os nossos inimigos a uma luz imparcial, nem mais nem menos favorável,
sem preocupações de *advogado do diabo*, mas sem atender aos preconceitos que envol-
viam a imagem dos *Boches* ou dos *Hunos*, tão ao gosto da propaganda belicista da época,
cujas consequências, estimuladas por um patriotismo fácil², se estenderam entre nós a
figuras da maior craveira, como sucedeu a Carolina Michaelis de Vasconcelos, primeira
Senhora a leccionar na Universidade de Coimbra, a qual respondeu serenamente aos
seus acusadores, assumindo simultaneamente o seu amor a Portugal e o seu indefectível
prussianismo³.

Se outras razões não existissem, bastariam a humana referência ao estado de alguns
prisioneiros portugueses⁴, feita por um marinheiro do célebre navio corsário *Wolf*; e a

¹ Nuno Severiano Teixeira, Portugal na Grande Guerra, in M. Themudo Barata e N. Severiano Tei-
xeira, (dirs.), *Nova História Militar de Portugal*, 4, Lisboa, 2014: 14-34.

² Assim sucedeu no Reino Unido, onde o *1st Sea Lord* Louis de Battenberg (depois Mountbatten) foi
obrigado a resignar do cargo devido à sua ascendência germânica, o que provocou perturbações ope-
racionais com consequências graves.

³ M. Manuela Gouveia Delille, Carolina Michäelis e os anos da Grande Guerra, in M. Gouveia Delille,
J. Corrêa Cardoso e J. Greenfield, *Carolina Michäelis e Joaquim de Vasconcelos: a sua projecção nas artes
e nas letras portuguesas*, Porto, 2013: 311-338.

⁴ Theodor Plivier, *Os grilhetas do Kaiser*, Lisboa [1930]: 243.

cruz de madeira, conservada no Museu Militar em Lisboa, ostentando a lacónica inscrição *Hier ruht ein tapferer Portugiese*⁵, para nos incitarem a recordar os oficiais e marinheiros que, em situações extremamente difíceis, distantes da Alemanha milhares de quilómetros, souberam, ao contrário dos vencidos sem vencedores de 1918, manter a tope a bandeira referida na primeira estrofe do hino da Marinha Imperial: *Stolz weht die Flagge schwarz-weiß-rot*.



Fig. 1 – Postal patriótico com a estrofe inicial do hino da *Kaiserliche Marine*.

Não há grandes vitórias sem grandes inimigos, e estes estiveram à altura dos seus vencedores, numa luta de resultados previsíveis desde o início. É a movimentada história das unidades navais estacionadas em 1914 nas colónias alemãs do Índico e do Pacífico que procuraremos traçar nesta comunicação, tentando recuperar, de forma sintética e com o afastamento temporal conveniente à História Contemporânea, um tema que conheceu alguma divulgação em Portugal nas décadas de 20 e 30 do século passado para depois cair no esquecimento⁶.

A criação do II Reich alemão em 1871, sob a égide dos Hohenzollern prussianos, após a vitória na guerra contra a França de Napoleão III, alterou drasticamente o

⁵ Henrique Monteiro, Os Portugueses na Grande Guerra, *Enciclopédia pela Imagem*, Porto, s/d: 38.

⁶ Utilizamos nesta comunicação alguma dessa bibliografia, normalmente constituída por traduções feitas a partir de edições francesas e inglesas, quase sempre por oficiais da Armada. Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira (FLUC) a preparação das figuras desta comunicação.

equilíbrio dos poderes na Europa, concluído o plano de unificação dos Estados alemães gizado por Bismarck, ainda que contra a vontade de alguns⁷. Grande potência industrial, dotada de uma população numerosa, activa e disciplinada, a Alemanha unificada em breve desenvolveu uma política externa destinada a garantir-lhe matérias-primas e mercados, para o que necessitava de possessões coloniais, difíceis de obter nos finais do século XIX, mas cuja existência implicaria, naturalmente, o desenvolvimento de forças navais adequadas.

Os litorais do Báltico e do Mar do Norte tinham reconhecida tradição marítima comercial, em especial as cidades da antiga Liga Hanseática, mas a sua área de acção fora sempre predominantemente europeia, ainda que a emigração alemã no século XIX, principalmente para a América do Norte e do Sul, tenha impulsionado o desenvolvimento de uma marinha mercante de qualidade, que conhecerá notável desenvolvimento por inspiração da *Weltpolitik* germânica⁸. A criação de forças navais, todavia, exige esforços financeiros em grande escala e só como desígnio nacional seria possível obter os créditos e o pessoal necessário para as equipagens da frota. A Prússia nunca demonstrara grande interesse pelo poder naval, conferindo-lhe o papel de guarda-costas e reservando para o todo-poderoso Exército a função estratégica essencial de vencer em terra os potenciais inimigos. Com o Império (*Reich*), a política mudou gradualmente, não sem oposições, surgindo uma Marinha institucionalmente jovem, moderna e aberta. Fundamentalmente, por acção de Guilherme II e do Almirante Von Tirpitz, assistiu-se à transformação de uma superpotência continental, numa potência dotada de grande poder naval e com veleidades imperialistas⁹, origem de um inevitável conflito com o Reino Unido.

Sob o ponto de vista geográfico a Alemanha tem uma situação pouco favorável, considerando um dos factores que Mahan sublinhou como razões do êxito de qualquer poder naval¹⁰, pois o território abre para mares interiores, o Báltico e o Mar do Norte, o que facilitava o bloqueio por parte de um inimigo suficientemente poderoso no mar, como viria a acontecer. A perspectiva da ameaça evoluiu gradualmente, acabando por se definir como inimigos principais do Império Alemão os membros da Tríplice Entente, ou seja, a Rússia, a França e o Reino Unido. No mar, o adversário a ter em conta era evidentemente o Reino Unido, rival imperial das intenções germânicas e como superpotência naval. Os responsáveis ingleses aperceberam-se rapidamente do problema, explicitamente identificado por Lorde Selborne, à frente do Almirantado britânico entre 1900 e 1905: o inimigo alemão só pode ser o Reino Unido¹¹.

⁷ Michael Stürmer, *O Império Alemão*, Lisboa, 2003: 3-29.

⁸ Heinz Gollwitzer, *O imperialismo europeu. 1880-1914*, Lisboa, 1969: 71-77; J. Kent Layton, *Transatlantic Liners*, Oxford, 2012: 7-9.

⁹ William Thompson, *Sea Powers, Continental Powers and the Balancing Theory*, *International Security*, 36 (2), 2011: 190-202.

¹⁰ Alfred T. Mahan, *The influence of Sea Power upon History. 1660-1783*, Nova Iorque, 1987: 29-35.

¹¹ Robert Massie, *Castles of Steel: Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea*, Nova Iorque, 2004: 180-185.

A corrida aos armamentos navais no Reino Unido e na Alemanha foi estimulada por dois conceitos centrais, ambos apoiados pela inegável capacidade industrial das duas potências e pela força da opinião pública: o *Two Power Standard* e o *Risikogedange*. O primeiro destes conceitos foi definido em 1889 pelo *First Lord of the Admiralty* George Hamilton, não visando ainda a Alemanha. O princípio era muito simples, residindo numa operação matemática: a armada britânica devia contar com um número de unidades idêntico à soma dos dois poderes eventualmente inimigos, de início a França e a Rússia¹². O segundo conceito, elaborado por Von Tirpitz era mais complicado. Basicamente defendia que a frota germânica, apesar de inferior quantitativamente à britânica, poderia, apesar de derrotada numa batalha decisiva, também na linha do pensamento de Mahan, enfraquecê-la de modo a dificultar o uso do mar por parte dos britânicos, sobretudo no caso de surgir uma terceira força que lhes fosse adversa¹³. Desta forma, a superioridade britânica seria anulada face à presença nos portos alemães de uma *Esquadra em Potência* ainda suficientemente poderosa, estratégia assaz otimista, tanto mais que parte da oficialidade germânica reconhecia a diferença entre as duas frotas: *Pensámos, então, que a armada alemã só teria algumas horas de vida, até à grande batalha naval. E se os ingleses não tivessem usado de prudência em excesso, teriam podido, nessa ocasião – não sem pesadas perdas, naturalmente – aniquilar a esquadra de alto mar apanhada desprevenida*¹⁴.

Para complicar a questão, o Kaiser desejava preservar a *Hochseeflotte*, cuja qualidade do material e seu limitado uso em batalha deixou admirados alguns oficiais americanos por altura do internamento em Scapa Flow¹⁵, protelando a execução do plano de Tirpitz até 1916, já com a frota sob o comando do sucessor do Almirante, Eduard Von Capelle, terminando com uma vitória táctica alemã na Batalha da Jutlândia ou *Skagerrakschlacht*, após o que a Esquadra de Alto Mar se remeteu a uma inatividade que a condenou definitivamente¹⁶, quebrando-lhe o espírito ofensivo. A estratégia delineada por Tirpitz acabou por conduzir ao temido bloqueio britânico, com perniciosas consequências sobre o esforço militar e pesados custos para a população civil¹⁷, revelando-se desastrosa no moral interno, agravado pelos obscenos massacres da guerra terrestre, onde uma vitória rápida teria sido a única solução para evitar o impasse. O recurso à guerra submarina sem restrições não foi suficiente para inverter a situação, apesar dos muitos êxitos obtidos e da inegável combatividade das equipagens dos submersíveis, ainda pouco considerados em 1914.

¹² Herwig Holger, *“Luxury” Fleet. The Imperial German Navy 1888-1918*, Nova Iorque, 1980: 50.

¹³ Patrick Kelly, *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington, 2011: 1-13, 196-202.

¹⁴ Johannes Spiess, *Seis anos de cruzeiro em submarino*, Lisboa, 1936: 50.

¹⁵ L. Von Reuter, *Scapa Flow. Tombeau de la Flotte Allemande*, Paris, 1929 :29.

¹⁶ Vasco Mantas, Scapa Flow 1919: o navalismo alemão e o sistema internacional do pós-guerra, *Revista Portuguesa de História*, 45, 2014: 95-126.

¹⁷ C. Paul Vincent, *The Politics of Hunger: the Allied Blockade of Germany 1915-1919*, Athens (Ohio), 1985; N. P. Howard, The Social and Political Consequences of the Allied Food Blockade of Germany 1918-1919, *German History* 11 (2), 1993: 161-188.

A criação de uma grande frota conheceu várias fases¹⁸. A tendência inicial privilegiou um programa de construção de cruzadores, aptos para o serviço colonial, mostrar a bandeira no estrangeiro e capazes de atacar as rotas mercantes inimigas, especialmente importantes para a subsistência do Reino Unido. Porém, Von Tirpitz conseguiu junto de Guilherme II, grande admirador das teorias navais de Alfred Mahan, favorável ao uso de couraçados, inverter a orientação inicial e passar a um ambicioso programa de construção escalonada de navios de batalha, fazendo aprovar várias leis navais (*Flottengesetze*), em 1898, 1900, 1908 e 1912, leis que disponibilizavam meios para lançar uma frota de couraçados e grandes cruzadores, bem como outras unidades menores¹⁹.

As hesitações dos partidos no *Reichstag* foram eliminadas por uma intensa campanha sobre a opinião pública, conduzida pela *Deutscher Flottenverein* (Liga Naval Alemã) criada por iniciativa de Von Tirpitz, a qual em 1914 tinha 1125000 membros, incluindo instituições estatais e privadas que contribuíam de forma significativa para a manutenção das múltiplas actividades desenvolvidas pela Liga²⁰, naturalmente centradas no fortalecimento da frota e do império colonial. A unidade alemã revelou-se difícil e o *Reich* perfilou-se sempre como um ideal sem balizas temporais e territoriais definidas²¹, exigindo laços criadores de um conceito de comunidade de destino e de identidade supra regional. Por isso mesmo, às unidades da nova frota foram sendo atribuídos, a par de nomes da aristocracia imperial e militar, nomes de estados alemães e de cidades, estes maioritariamente conferidos aos cruzadores.

O corpo de batalha principal da frota alemã era a *Hochseeflotte* (Frota de Alto Mar), cujas bases principais eram os renovados portos de Wilhelmshaven, Cuxhaven e Kiel. Neste porto decorria anualmente a Semana do Kiel (*Kieler Woche*), grande evento náutico, desportivo e militar a que o *Kaiser*, velejador entusiasta, costumava assistir e onde se encontrava em Junho de 1914, ao mesmo tempo que um esquadrão naval britânico em visita oficial²².

O canal de Kiel permitia a transferência de navios entre o Báltico e o Mar do Norte, ganhando maior importância estratégica depois de ter sofrido obras em 1914 que possibilitaram a travessia do mesmo por couraçados. Tudo se preparava, no quadro da passagem da *Realpolitik* do chanceler Bismarck à *Weltpolitik* de Guilherme II, para confrontar um inimigo que, apesar das reticências do imperador, se aceitava gradualmente vir a ser o Império Britânico.

¹⁸ Kelly: 166-169.

¹⁹ Todas as unidades navais principais tinham a denominação precedida pela sigla SMS (Seiner Majestät Schiff = Navio de Sua Majestade).

²⁰ Kelly: 166-169.

²¹ Ulrich Hermann, Introdução. O que se entende por história alemã?, in *História Alemã*, Lisboa, 2004: 11-18.

²² Georg Von Hase, *Kiel and Jutland*, Londres, 1921: 15-62.



Fig. 2 – O fim da *Belle Époque*: desfile naval anglo-germânico perante Guilherme II, no Kiel, em 24 de Junho de 1914 (*apud* Von Hase).

Em 1914 o Império Alemão contava com 33 couraçados, 13 dos quais tipo *Dreadnought*, 13 grandes cruzadores, 41 cruzadores ligeiros, 130 contratorpedeiros e 30 submarinos. Apesar da desvantagem quantitativa face à *Grand Fleet*, a qualidade dos navios, sobretudo dos couraçados e cruzadores pesados, mais resistentes devido à sua organização interna, dispensando alojamentos espaçosos para a tripulação uma vez que se destinavam a operar perto das bases, circunstância que lhes concedia também a vantagem da concentração de forças que a frota britânica não possuía, compensava essa diferença. Outra vantagem que se revelaria no decorrer da guerra era a da superior qualidade das munições alemãs, mais estáveis que as britânicas, apesar do alcance da artilharia das grandes unidades navais ser inferior à dos navios britânicos. Para além das forças destinadas a operar no teatro europeu, a Alemanha contava com unidades destacadas nas colónias, que são as que particularmente nos interessam nesta comunicação e das quais nos vamos ocupar depois deste preâmbulo necessário.

O desenvolvimento do império colonial alemão verificou-se a partir da última década do século XIX, na sequência da Conferência de Berlim²³, após uma fase de colonização privada. As principais colónias alemãs eram, em África, o Togo, os Camarões, o Sudoeste Africano e a África Oriental²⁴. Possuía no Pacífico as ilhas Marianas, Marshall, Carolinas, Samoa e parte do território da Nova Guiné. Na China adquirira a área em torno da Baía de Kiautschou, mediante um arrendamento que era praticamente uma anexação, desenvolvendo em Tsingtau uma modelar cidade portuária de urbanismo alemão, gerida pela Marinha²⁵, considerada pelo fundador da República, Sun-Yat Sen,

²³ Conferência do Congo, segundo as fontes germânicas. A reunião decorreu em 1884-1885, envolvendo-se um certo entendimento diplomático entre os governos português e alemão a propósito das pretensões nacionais, posição posteriormente alterada por alemães e britânicos em 1913.

²⁴ Adelino de Matos Coelho, O expansionismo alemão em África, *Revista Militar*, 2551-2552, 2014: 365-392.

²⁵ Yixu Lü, Colonial Qingdao through Chinese eyes, in Klaus Mühlhahn (ed.), *The Cultural Legacy of German Colonial Rule*, Berlim, 2017: 127-142.

um modelo para a China futura²⁶. A população branca destas colónias era limitada, orçando por 12000 no Sudoeste Africano, 6000 na África Oriental e 2000 em Tsingtau. Todavia, tratando-se de uma colonização recente, estes números resultam aceitáveis, se comparados, por exemplo, com os 20000 colonos portugueses em Angola²⁷, e como tal foram utilizados na propaganda colonial alemã, inseparável do incremento de actividades marítimas globais e do necessário poder naval.



Fig. 3 – Dispersão geográfica das colónias alemãs no início da I Grande Guerra.

A dispersão dos territórios coloniais constituiu um grave problema para a *Kaiserliche Marine*, agravado pela falta de bases sustentáveis e com equipamento capaz de garantir a manutenção de grandes unidades navais. Antes de adquirir o porto de Tsingtau, em 1898, os navios alemães destacados no Oriente procediam a reparações na colónia inglesa de Hong-Kong ou em Sidney, onde em Agosto de 1914 se encontrava para fabricos o *Cormoran*, pequeno cruzador do Esquadrão da Ásia Oriental, que viria a ser afundado pela tripulação em Tsingtau por altura da tomada da base pelos japoneses, em Novembro do mesmo ano. Os inconvenientes desta situação eram muitos, pelo que os alemães investiram no equipamento de porto de Tsingtau, que se transformou na principal base naval germânica fora da Europa, dotando-a de forças para a defesa terrestre, constituídas por batalhões de infantaria de marinha, para além das unidades navais do *Ostasiengeschwader* (Esquadrão da Ásia Oriental), parte das quais destacadas em missões de soberania no Pacífico ou no

²⁶ J. Schultz-Naumann, *Unter Kaisers Flagge: Deutschlands Schutzgebiete im Pazifik und in China einst und heute*, Munique, 1985: 184.

²⁷ Fernando Pimenta, Ideologia nacional dos brancos angolanos (1900-1975), in *A Questão Social no Novo Milénio*, Coimbra, 2004: 3.

Índico, onde a principal base alemã se situava em Dar es Salaam, capital da colônia da África Oriental, com instalações portuárias capazes, oficinas e uma doca flutuante.



Fig. 4 – Instalações portuárias em Tsingtau.
O navio acostado à esquerda do molhe é a canhoneira *Luchs* (BA).

Neste porto costumavam estacionar pequenos cruzadores, como o antiquado *Seeadler*, o *Geier* e o moderno *Königsberg*, navio que aí se encontrava em Junho de 1914. No território do Sudoeste Africano o porto principal era o de Lüderitz, com uma poderosa estação de rádio e onde por vezes permaneciam pequenas unidades, como a canhoneira colonial *Eber*, que aí aportou no início da guerra e que anteriormente também estacionara em Duala, nos Camarões²⁸.

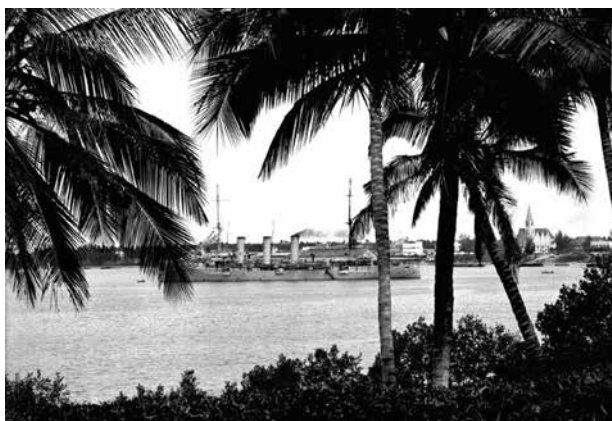


Fig. 5 – O *Königsberg* em Dar es Salaam, em 1914.
Ao fundo vê-se a catedral católica de S. José, construída em 1897 (BA).

²⁸ O navio pertencia à mesma classe do *Panther*, famoso pela sua intervenção na crise de Agadir, em 1912. Conseguiu refugiar-se no Brasil, onde foi internado na Baía e posteriormente afundado pela tripulação.

Seja como for, as bases disponíveis eram poucas e afastadas, difíceis de defender contra eventuais inimigos fortes no mar, como viria a verificar-se, criando uma situação complicada para as forças alemãs, em particular no reabastecimento de combustíveis, sobretudo de carvão, atendendo aos enormes consumos dos navios, factor claramente sublinhado por Mahan²⁹.

Por exemplo, o cruzador blindado *Scharnhorst*, navio-chefe do Esquadrão da Ásia Oriental, consumia 2000 toneladas de carvão em 21 dias de navegação a uma velocidade de cruzeiro de 10 nós, menos de metade da sua velocidade máxima de 23 nós, consumo que para os cruzadores era de 860 toneladas a 12 nós³⁰.

O reabastecimento de carvão foi um dos grandes problemas que as unidades alemãs enfrentaram, apresentando-se gradualmente a mesma dificuldade em relação às munições. Porém, enquanto a primeira destas dificuldades podia ser resolvida através de navios carvoeiros ou de combustível capturado ou obtido em portos neutrais³¹, o problema das munições era mais grave, como se verificou na batalha das Falkland / Malvinas.

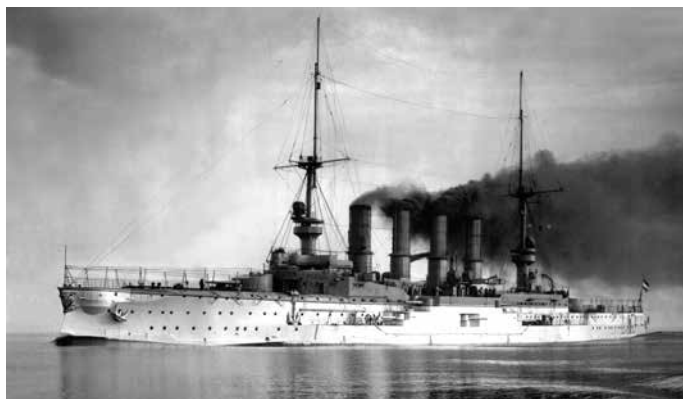


Fig. 6 – O cruzador blindado *Scharnhorst*, navio chefe do *Ostasiengeschwader* (USNHC).

Esta situação estratégica pouco favorável, sobretudo no caso de um conflito com o Reino Unido e com o Japão, determinou como opção prioritária a realização de operações tendo como alvos a navegação comercial inimiga, as estações de rádio e os cabos submarinos, evitando o choque com unidades navais adversas a não ser em posição de aceitável inferioridade. Na verdade, as bases alemãs foram rapidamente perdidas e os navios do *Ostasiengeschwader*, bastante dispersos no início do conflito, viram-se na contingência de iniciar uma fase de aventureira navegação, mantendo um espírito agres-

²⁹ Mahan: 31, 83.

³⁰ Claude Farrère e Paul Chack, *Combats et batailles sur mer*. 1914, Paris, 1925: 11.

³¹ Por exemplo, o cruzador *Karlsruhe*, que operou com êxito nas Antilhas até se perder devido a uma explosão a bordo, chegou a tocar Porto Rico apenas com 12 toneladas de carvão nos paióis. Em certos portos neutros havia restrições quanto à tonelagem de carvão a embarcar, além do habitual limite de permanência no porto.



Fig. 7 – O Vice-Almirante Maximilian von Spee, comandante do *Ostasiengeschwader*.

sivo que levou quase todos à destruição em combate, não sem causarem prejuízos à navegação aliada, para além do sentimento de insegurança que desenvolveram através da incerteza em torno da sua possível proximidade.

Não está perfeitamente clara qual a intenção inicial do Almirante Maximilian von Spee, que, pelo que sabemos, parecia não ter ilusões quando à real possibilidade de regressar à Alemanha, da qual se encontrava praticamente isolado³², uma vez que as comunicações via rádio com a metrópole eram muito difíceis. A intenção de Von Spee, no comando da força principal do Esquadrão, era atravessar o Pacífico, concentrar a força, entrar no Atlântico e rumar para a Alemanha, isto em termos de plano geral. O êxito alcançado por alguns corsários alemães, conseguindo regressar às bases após longos cruzeiros,

tal como o célebre cruzador auxiliar *Wolf*, que perfez 451 dias de navegação contínua por três oceanos³³, permite considerar a possibilidade do plano resultar, sobretudo se tomadas algumas precauções e ardis destinados a dificultar a localização pelo inimigo, como o uso limitado das comunicações por rádio ou transmitindo falsas mensagens, através dos postos do mesmo navio. O estado embrionário da chamada TSF permitia fazê-lo, perturbando qualquer planeamento operacional³⁴.

A ameaça que desde o início das hostilidades pesava sobre Tsingtau concretizou-se rapidamente, condenando à destruição ou ao internamento alguns dos navios que aí tinham a sua base. Assim aconteceu com o pequeno cruzador *Cormoran*, atribuído ao *Ostasiengeschwader* e que conheceu notável actividade, sobretudo nas colónias insulares alemãs do Pacífico, sem esquecer a sua estação de sete meses em Lourenço Marques, em 1895, porto para onde deu reboque à corveta *Afonso de Albuquerque*, em Janeiro desse ano. Em Maio de 1914 o *Cormoran* encontrava-se em Tsingtau com avarias, apesar de ter sofrido uma grande modernização em 1908. Iniciada a guerra, o cruzador *Emden* capturou, a 4 de Agosto, o paquete russo *Ryazan*, navio de 3500 toneladas construído na Alemanha, rapidamente transformado em cruzador auxiliar com o nome de *Cormoran II*, recebendo uma parte do armamento e das munições do anterior, o qual foi afun-

³² Richard Hough, *Falklands 1914. The Pursuit of Admiral Von Spee*, Penzance, 2004: 24.

³³ Fritz Witschetzky, *O navio negro*, Lisboa, 1935.

³⁴ A perda do *Karlsruhe* só foi conhecida pelos britânicos quatro meses depois, devido a um rádio do Almirantado alemão enviado ainda sem conhecimento do facto, que os fez considerar que o cruzador continuava operacional.

dado a 28 de Setembro de 1914 antecipando a queda de Tsingtau³⁵. O seu sucessor não teve melhor sorte. Largou de Tsingtau a 10 de Agosto e, perseguido pela frota japonesa, depois de errar pelo Pacífico, foi obrigado a aportar a Guam, onde na impossibilidade de receber o carvão que desejava para prosseguir para o Índico, foi internado pelas autoridades americanas, acabando destruído pela tripulação em 1917, quando os EUA declararam guerra à Alemanha³⁶. Os seus restos encontram-se bem conservados, ao lado de um navio japonês afundado na II Grande Guerra, no porto de Apra.

Outro navio que conheceu também o internamento em território americano foi o *Geier*, da mesma classe do *Cormoran*. Operou na América, no Mediterrâneo, na África Oriental e no Pacífico, adido à Estação dos Mares do Sul. Em Agosto de 1914, depois de tocar Singapura, evitou navegar para Tsingtau, para onde se dirigia da África Oriental, já reclassificado como canhoneira, capturando nas Carolinas, no início de Setembro, o cargueiro australiano *Southport*, que abandonou, falhando depois a junção nas Marshall com a força do Almirante von Spee. Os navios da classe *Bussard*, antiquados cruzadores coloniais de 1918 toneladas, dotados de um armamento razoável, pois estavam artilhados com oito peças de 105 mm, tiveram frequentes problemas com as caldeiras e com o sistema de propulsão, encontrando-se a velocidade do *Geier*, apesar da remodelação na Alemanha³⁷, limitada por avaria a 8 nós quando tentou alcançar as unidades do Esquadrão da Ásia Oriental que haviam zarpado de Tsingtau para evitar o bloqueio. Não o conseguindo, o *Geier* rumou para Honolulu, no Hawaii, que atingiu com dificuldade a 17 de Outubro de 1914, terminando internado, ao abrigo da Convenção de Haia³⁸, até ao seu apresamento em 1917.

Na base de Tsingtau, para além das tropas envolvidas na defesa terrestre, ficaram no porto quatro canhoneiras, um torpedeiro e o cruzador blindado austríaco *Kaiserin Elisabeth*, que teve uma activa intervenção do lado germânico, depois de falhadas as tentativas das autoridades austríacas para preservar a neutralidade, às quais não foram alheias curiosas peripécias. A defesa da base foi bem conduzida pelo governador Meyer-Waldeck, prolongando-se de 23 de Agosto a 7 de Novembro de 1914, contra forças seis vezes superiores e enfrentando o bloqueio naval anglo-nipónico³⁹.

³⁵ Erich Gröner, *German Warships 1815-1945*, Annapolis, 1974: 97-98.

³⁶ Charles Burdick, *The Frustrated Raider: The Story of the German Cruiser Cormoran in World War I*, Carbondale, 1979.

³⁷ Hans Hildebrand, Albert Röhr e Hans-Otto Steinmetz, *Die Deutschen Kriegsschiffe*, 3, Ratingen 1993: 199-201.

³⁸ De acordo com o Artigo XIII da *Convenção de Haia*, que estipulava um período de 24 horas para os navios de uma potência beligerante permanecerem num porto neutro.

³⁹ E. Palmer Hoyt, *The Fall of Tsingtau*, Ann Arbor, 1975; Timothy Saxon, Anglo-Japanese Naval Cooperation 1914-1918, *Naval War College Review*, 53 (1), 2000: 62-93.

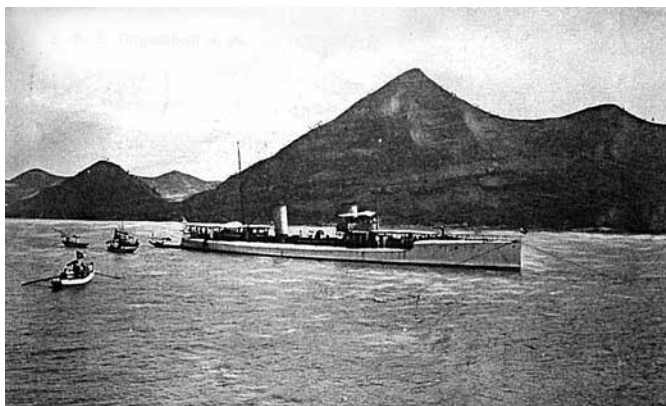


Fig. 8 – O torpedeiro S.90 fundeado na baía de Kiautschou (postal da época).

Ainda assim, a canhoneira *Jaguar* destruiu o contratorpedeiro *Shirotaye* e o torpedeiro alemão S.90 afundou, numa sortida, o cruzador blindado japonês *Takachibo*. Os navios alemães foram afundados quando se verificou a impossibilidade de continuar a utilizá-los operacionalmente, contribuindo o seu pessoal, armamento e munições subsistentes para reforçar as defesas em terra. Um episódio curioso relacionado com Tsingtau é o da evacuação, através da China para os Estados Unidos, da banda do *III Seebattalion*, cujos membros foram internados no paquete alemão *President Lincoln*, em Nova Iorque, até 1917, depois em Hot Springs, na Carolina do Norte, onde continuaram a actuar artisticamente, e finalmente em Fort Oglethorpe⁴⁰, onde também se encontravam os tripulantes do cruzador auxiliar *Prinz Eitel Friedrich*, um paquete da NDL (*Nordeutscherloyd*).



Fig. 9 – O cruzador blindado *Gneisenau* acostado no porto de Tsingtau em 1914.
À ré vê-se o cruzador blindado britânico *Minotaur* (BA).

⁴⁰ Edmund Bowles, *From Tsing-Tao to Fort Oglethorpe: The Peregrination of a German Military Band during World War I*, *Journal of Band Research*, 44 (1), 2008: 1-25.

Por altura do início do bloqueio naval a Tsingtau a maior parte das unidades do Esquadrão da Ásia Oriental encontravam-se dispersas e longe daquela base alemã. A força principal partiu em Junho, dirigindo-se a Ponape, nas Carolinas, onde se lhe reuniu o cruzador *Nürnberg*, rumando depois para Pagan, nas Marianas. Nessa pequena ilha juntou-se à frota o cruzador *Emden*, o cruzador auxiliar *Prinz Eitel Friedrich*, saído de Tsingtau a 5 de Agosto, e o cargueiro *Titania*, navio de abastecimentos ao serviço do Esquadrão desde 1910. Em Pagan, a tripulação chinesa do *Titania* foi substituída por reservistas alemães e o navio transformado em cruzador auxiliar, ainda que armado apenas com uma peça de artilharia.

O Almirante von Spee esperava que o Japão mantivesse a neutralidade, o que fazia dos navios australianos, entre os quais se destacava o cruzador de batalha *Australia*, os inimigos mais temíveis neste sector de operações⁴¹. No conselho reunido em Pagan a 13 de Agosto, o almirante decidiu, após a sugestão de Karl Von Müller, comandante do cruzador ligeiro *Emden*, que este navio iniciasse um cruzeiro solitário contra a navegação inimiga no Índico⁴², o que sucedeu quando o Esquadrão rumou para as Ilhas Marshall, constituído agora pelos dois cruzadores blindados *Scharnhorst* e *Gneisenau*, o cruzador ligeiro *Nürnberg*, de 3754 toneladas, dois cruzadores auxiliares e oito carvoeiros. A qualidade dos navios, das tripulações e do comando garantiam, apesar das dificuldades previsíveis, perturbar o uso do mar pelos inimigos da Alemanha, aos quais se juntou o Império do Japão, a 23 de Agosto, expirado o ultimato que exigia a evacuação de Tsingtau.

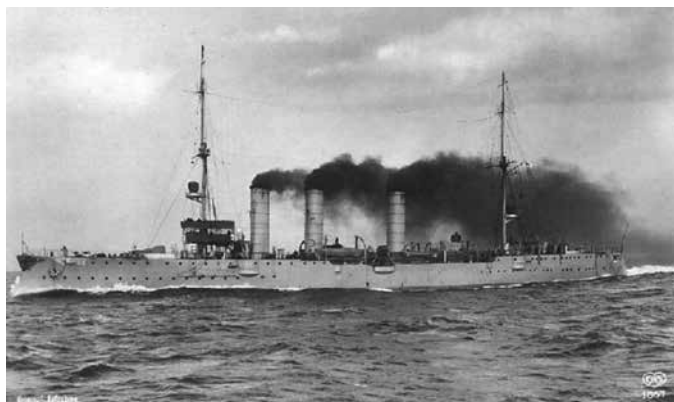


Fig. 10 – O cruzador ligeiro alemão *Nürnberg* navegando a grande velocidade.

O moral parecia elevado, como é vulgar acontecer no início dos conflitos, sustentado pela disciplina habitual na *Kaiserliche Marine*, ainda que parte das tripulações aguardasse uma rendição para breve, que a situação impossibilitou. A muitos não faltaria o

⁴¹ Arthur W. Jose, *The Royal Australian Navy 1914–1918*, in *The Official History of Australia in the War of 1914–1918*, IX, Sydney, 1941: 100-128.

⁴² Franz Joseph Von Hohenzollern, *Os combates do cruzador alemão Emden*, Lisboa, 1935: 51-56.

gosto pela aventura, talvez menos estimulado pela vivência relativamente tranquila no Oriente do que pela convicção de contribuírem para construir um império merecido para a Alemanha. É certo que a maior parte das fontes que permitem abordar o espírito dominante entre a marinagem no Verão de 1914 e nas semanas seguintes provém maioritariamente de oficiais, sugerindo alguma ponderação na sua análise, sobretudo por razões de metodologia historiográfica. O sentimento dominante quando os navios foram despedidos de toda a parafernália supérflua e os pertences pessoais da equipagem foram armazenadas em Ponape, era de contida expectativa, como seria de aguardar. A oficialidade, sem ignorar o que representava enfrentar, sem portos seguros, britânicos, japoneses, russos e franceses, mostrava confiança na estratégia de Von Spee o qual ouvia com frequência os comandantes das unidades do Esquadrão, que não deixavam de o questionar se necessário⁴³. A dispersão das unidades alemãs e a fraqueza naval dos Aliados em determinados sectores operacionais sugeriam, todavia, grandes possibilidades de êxito aos navios germânicos, como aconteceu durante meses, cruzeiro bem conhecido através de diversas fontes conservadas, nomeadamente o relato do Capitão Pochhamer, o oficial sobrevivente mais graduado do cruzador *Gneisenau*⁴⁴.

Quando o Esquadrão, agora reduzido e denominado em certas fontes alemãs como *Deutsche Südsee-Geschwader*, rumou para Eniwetok, o problema do carvão não era ainda preocupante, pois os navios carvoeiros que o acompanhavam, parte dos quais destacados para pontos de encontro previamente estabelecidos, transportavam reservas significativas. Recordamos que a faina de transbordo de carvão era das menos apetecidas, pela sujidade e esforço físico que implicava, tanto mais que a precária segurança dos navios, que podiam ser surpreendidos durante a operação, obrigava a redobrar os esforços para a terminar rapidamente. No atol de Eniwetok⁴⁵, de onde o *Prinz Eitel Friedrich* e o *Cormoran II* iniciaram a sua actividade corsária⁴⁶, o Almirante von Spee destacou, a 22 de Agosto, o cruzador ligeiro *Nürnberg* e o auxiliar *Titania*, para o Hawai, com a missão de contactar através de Honolulu as autoridades navais alemãs e preparar a obtenção de carvão na costa americana, isto sem desvendar ao inimigo a posição do Esquadrão. Terminada esta missão, os dois navios rumaram para a Ilha Fanning⁴⁷, onde a 7 de Setembro destruíram a estação de rádio e o cabo submarino aí existentes⁴⁸, unindo-se depois ao esquadrão rumo a Samoa.

⁴³ Richard Humble, *Naval Warfare*, Londres, 2002: 171; Hough: 35, 44.

⁴⁴ Hans Pochhamer, *Before Jutland: Admiral Von Spee's Last Voyage. Coronel and the Battle of Falklands*, Londres, 1931.

⁴⁵ Tristemente conhecido pelas experiências nucleares que aí foram realizadas pelos EUA durante anos, incluindo a detonação da primeira bomba de hidrogénio, a *Ivy Mike*, em 1952.

⁴⁶ Eberhard von Mantey, *Die deutschen Hilfskreuzer*, Berlim, 1937: 113-138; Hough: 36.

⁴⁷ Na ilha, entre Fiji e Vancouver, situava-se uma das estações da famosa *All Red Line*, um sistema de comunicações telegráficas à escala global controlado pelos britânicos. A estação permaneceu inutilizada durante duas semanas.

⁴⁸ P. M. Kennedy, *Imperial Cable Communications and Strategy, 1870-1914*, *The English Historical Review*, 86 (341), 1971: 728-752.



Fig. 11 – Força de desembarque do cruzador *Nürnberg* ocupada na destruição do cabo submarino na Ilha Fanning (IWM).

O Almirante von Spee manteve a sua estratégia de utilizar o Esquadrão como uma *Fleet in being* em movimento, o que parecendo pouco ortodoxo em relação a este discutido conceito⁴⁹, aliás observado pela *Hochseeflotte*, à qual, recordamos, pertencia a força que comandava no Pacífico, se adaptava bem à situação. Todavia, embora a ideia fosse fixar navios inimigos na área e provocar insegurança na navegação comercial, a verdade é que o almirante alemão, a 18 de Setembro, em rota para Bora-Bora, onde os navios alemães metem carvão aproveitando o desconhecimento local do estado de guerra, definiu uma atitude claramente ofensiva ao planear o ataque a Papeete: *Tenho intenção de derrotar os navios de guerra inimigos que possamos encontrar em Tahiti, de capturar carvão e de exigir víveres*⁵⁰. Von Spee ordenou que o *Nürnberg* e o *Titania* aguardassem em Nuku Hiva com os carvoeiros e apresentou-se com o *Scharnhorst* e o *Gneisenau* ao largo de Papeete no dia 22 de Setembro. O desfecho era inevitável, facilitado pela ausência de estação de rádio na ilha, embora a acção não tivesse correspondido exactamente ao que se esperava.

Ao contrário dos alemães, os franceses não se interessavam especialmente pelas suas colónias do Pacífico. A guarnição de Papeete era quase simbólica e a *Marine Nationale* estava representada por uma canhoneira de 700 toneladas, a *La Zélée*, com casco de madeira e armada com duas peças de 100 mm, uma das quais desmontada e instalada em terra com as de menor calibre, com poucas munições. Este navio capturara logo no início da guerra em Makatea o cargueiro alemão *Walküre*, que vai ser afundado pelos disparos dos cruzadores, tal como a *La Zélée*. Os cruzadores bombardearam a cidade, efectuando não menos de 49 disparos de grosso calibre, talvez pouco justificáveis, não

⁴⁹ John B. Hattendorf, The idea of a “Fleet in Being” in historical perspective, *Naval War College Review*, 67 (1) 2014: 43-60.

⁵⁰ Farrère e Chack: 28-29.

tendo penetrado no porto por prudência, uma vez que os franceses haviam destruído as balizas e, sobretudo, porque as reservas de carvão depositadas na cidade, cerca de 5000 toneladas, foram incendiadas pelos defensores, que opuseram, liderados pelo tenente Destremau, comandante da canhoneira, uma galante resistência aos atacantes, contrariando a vontade do governador civil da ilha⁵¹. Terminado o bombardeamento os cruzadores rumaram às Marquesas, para se unirem ao resto do Esquadrão.



Fig. 12 – O cruzador *Leipzig* fundeado em Dili em Janeiro de 1914.

O ataque a Papeete contribuiu para que os britânicos entendessem a necessidade de agir contra a força alemã, de momento ainda não concentrada na Ilha da Páscoa, o que sucederá 18 de Outubro, depois de se lhe juntarem os cruzadores ligeiros *Dresden* e *Leipzig*, o primeiro vindo das Caraíbas pela Ilha Trindade e Estreito de Magalhães, o segundo vindo de S. Francisco, onde causara justificados temores à quase inexistente marinha canadiana⁵², depois de interromper o seu destacamento na estação da costa mexicana, onde rendera o *Nürnberg* nos inícios de 1914, quanto tocou em Timor rumo à costa mexicana. Cada um destes cruzadores capturou dois navios mercantes antes de se reunir à força principal de Von Spee. Embora o Almirantado britânico continuasse a ter algumas dúvidas quanto à localização dos navios alemães, apesar de conhecer o código de comunicações germânico, parecia claro que estes se aproximavam da costa sul-americana, onde o Chile, pela sua neutralidade benévola para com a Alemanha e presença germânica no país, parecia ser um destino expectável.

⁵¹ Farrère e Chack: 35-64; Hough: 47-48.

⁵² Gerhard Wiechmann, *Die preussisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866–1914. Eine Studie deutscher Kanonenbootpolitik*, Oldenburg, 2000: 367-413.



Fig. 13 – O cruzador blindado *Good Hope*, navio chefe do Almirante Christopher Cradock.

No mesmo mês de Outubro o almirante inglês Christopher Cradock, comandante do *4th Cruiser Squadron*, constituído por dois cruzadores de pouco valor, *Monmouth* e *Glasgow*, o cruzador auxiliar *Otranto*, e um cruzador blindado que já estivera na reserva, o *Good Hope*, tentou obter reforços destinados a operar no extremo da América do Sul. Em resposta ao pedido, que incluía o cruzador blindado *Defence*, o Almirantado cedeu apenas o couraçado *Canopus*, navio de um programa de 1896, mal protegido e cuja velocidade não ultrapassava 12 nós, o qual segundo Winston Churchill, à época *First Lord of the Admiralty*, seria suficiente para manter em respeito o esquadrão alemão⁵³, incorrendo uma vez mais num grave erro de apreciação em matéria naval, ainda que ultimamente tenha renascido a defesa desta opinião. Esta reiterada reserva do Almirantado britânico em distrair unidades da *Grand Fleet* para apoiar Cradock deve ser interpretada como um claro reconhecimento do perigo que a *Höchseeflotte* representava para a segurança da Grã-Bretanha, sem descurar a hipótese de se tratar do reflexo de um certo sentimento de superioridade dos britânicos, vulgar na época em relação a todas as outras marinhas.

Os navios de Von Spee, pelo contrário, eram mais rápidos, constituíam um conjunto homogêneo e tinham uma média de idade operacional de sete anos. Embora a artilharia do *Good Hope* fosse ligeiramente superior à dos cruzadores blindados alemães, as tripulações britânicas incluíam muitos reservistas com pouca experiência, ao passo que do lado germânico a situação era muito mais favorável, pois não só os artilheiros do *Gneisenau* haviam ganho quatro vezes a *Kaiserschiesßpreis* (1908-1911) e os do *Scharnhorst* duas vezes o segundo lugar nesse concurso de tiro naval (1913-1914), como a destreza era mantida por frequentes exercícios no mar contra alvos rebocados⁵⁴. Uma vantagem britânica, nem

⁵³ Gorge Bruce, *Sea Battles of the 20th Century*, Londres, 1976: 43-44.

⁵⁴ Von Hohenzollern: 47-48; Hough: 43.

sempre evidente, era a da facilidade de comunicações entre o Almirantado e os navios em operações, muito menos dependente de terceiros que os alemães⁵⁵, rapidamente privados de estações de TSF em terra.

Enquanto os britânicos parecem hesitar nas medidas necessárias, Von Spee conduz os seus navios para Más Afuera, onde se encontram a 26 de Outubro, rumando depois para a costa chilena, precedidos pelo *Leipzig* e alguns carvoeiros. Uma transmissão de rádio deste navio⁵⁶, ouvida pelo cruzador *Glasgow*, alertou Cradock da sua proximidade, enquanto Von Spee teve conhecimento da presença do cruzador inglês em Coronel, através do *Prinz Eitel Friedrich*.

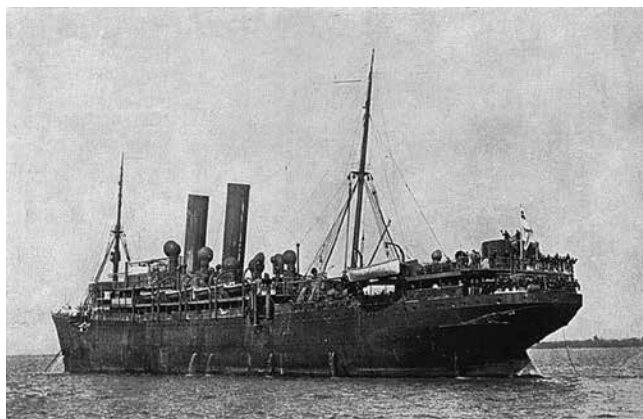


Fig. 14 – O cruzador auxiliar alemão *Prinz Eitel Friedrich* (LC).

O encontro dos dois esquadrões em Coronel, a 1 de Novembro, foi uma dupla surpresa, pois ambos os lados se preparavam para enfrentar apenas um cruzador. Cradock tentara várias vezes obter reforços, pois tinha nítida percepção da inferioridade da força que comandava⁵⁷, sobretudo pela ausência do *Defence* e pela lentidão do *Canopus*, longe de Coronel quando se iniciou o confronto. Para complicar a situação, a velocidade máxima do *Otranto*, que era apenas um paquete armado, não passava de 15 nós, o que naturalmente limitava a capacidade de manobra dos britânicos.

Von Spee não perdeu a oportunidade que se lhe oferecia e manobrou de forma a posicionar da melhor forma os seus navios, na vanguarda dos quais seguia o *Leipzig*, aguardando o ocaso, cerca das 19 horas, que obscureceu os navios alemães e realçou os britânicos contra o horizonte. O mar estava grosso, impedindo a utilização de parte da

⁵⁵ Peter Hugill, *Global Communications Since 1844: Geopolitics and Technology*, Baltimore-Londres, 1999: 1-108.

⁵⁶ Os navios do Esquadrão, de acordo com ordens de Von Spee, utilizavam apenas o indicativo de chamada do *Leipzig*. Ainda assim, como os britânicos haviam decifrado o código alemão, conheceram frequentemente o movimento das unidades de Von Spee.

⁵⁷ Farrère e Chack: 161-169; Massie: 219, 239-24.

artilharia secundária do *Good Hope* e do *Monmouth*, cujas casamatas se situavam perto da linha de água. Não faltam relatos da batalha de Coronel, pelo que apenas resumimos o acontecido. O esquadrão alemão, com o *Nürnberg* um pouco atrasado, abriu fogo pouco depois das 19 horas. A terceira salva do *Scharnhorst* eliminou a peça de vante do *Good Hope*, o mesmo sucedendo no *Monmouth* com uma salva do *Gneisenau*, que em consequência originou um incêndio incontrollável. Os dois navios britânicos foram atingidos por mais de 30 granadas cada um, sem causarem danos aos cruzadores alemães. O *Otranto* abandonou a linha e retirou, o *Glasgow*, embora fracamente armado, era rápido, o que lhe permitiu aguentar os fogos do *Leipzig* e do *Dresden* e depois escapar na escuridão perante o resultado evidente da batalha, rumo a Port Stanley.

O *Good Hope* explodiu cerca das 19H50 e o *Monmouth* afundou-se sob as granadas do *Nürnberg* às 21H28, ambos sem sobreviventes. A tragédia de Coronel demonstrou que as tradições não são suficientes para ganhar combates, ainda que se prestem, como neste caso, a dar sentido ao que se considera próprio da servidão e grandeza militares⁵⁸. A batalha propriamente dita durou pouco mais de uma hora⁵⁹, as granadas britânicas revelaram-se de má qualidade e a cadência de tiro dos artilheiros alemães foi três vezes superior à dos seus inimigos, os quais, além disso, falhavam. Tudo o mais resultou de erros de cálculo, material inadequado e algum desprezo pelo sangue. No dia 3 de Novembro o Almirantado, agora com o célebre John Fisher como *First Sea Lord*, ordenou que o *Defence* rumasse rapidamente para se juntar a Cradock, horas antes de receber a confirmação da derrota, transmitida pelo cônsul britânico em Valparaíso e pelo capitão do *Glasgow*⁶⁰.

Von Spee rumou para Valparaíso, em cujo porto entrou a 3 de Novembro com os cruzadores *Scharnhorst*, *Gneisenau* e *Nürnberg*, de acordo com as normas da neutralidade, ficando os restantes navios do esquadrão fora das águas territoriais. Como é natural, a colónia alemão no Chile festejou largamente a vitória enquanto os navios procuravam reabastecer-se rapidamente de carvão e víveres frescos. Um telegrama do *Admiralstab* de Berlim determinava que Von Spee devia concentrar a força e os carvoeiros disponíveis, o *Seydlitz*, *Baden* e *Santa Isabel*, e abrir caminho pelo Atlântico até à Alemanha⁶¹. O almirante estava pouco optimista quanto ao futuro do Esquadrão, apesar da recente vitória, tanto mais que os navios alemães haviam gasto mais de 40% das munições em Coronel⁶². Voltou a Más Afuera com os três cruzadores (Fig. 15), substituídos no porto chileno a 13 de Novembro pelo *Leipzig* e *Dresden*.

⁵⁸ Referimo-nos à conhecida obra de Alfred de Vigny *Servitude et Grandeur Militaires*, um clássico literário sobre as imposições da condição militar. Recordamos que, por altura da batalha, um camarada do almirante Cradock aguardava Conselho de Guerra por ter deixado escapar dois cruzadores germânicos no Mediterrâneo, o *Goeben* e o *Breslau*.

⁵⁹ Bruce: 41-51.

⁶⁰ Massie: 293-294.

⁶¹ Farrère e Chack: 207.

⁶² Paul Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, 1995: 93; Massie: 237.



Fig. 15 – Os cruzadores *Scharnhorst*, *Gneisenau* e *Nürnberg* (em segundo plano) abandonam o porto de Valparaíso (USNHC).

A 19 de Novembro, em Más Afuera, atendendo ao mau estado do navio, que dificilmente poderia afrontar o Cabo Horn, foi afundado o *Titania*, que no dia 1 de Novembro capturara a barca norueguesa *Helicon*, com um carregamento de carvão de excelente qualidade, considerada presa justa. Deixando na zona o *Prinz Eitel Friedrich*, para confundir os britânicos, o esquadrão completo rumou à inóspita Baía de San Quintín, onde fundeou a 15 de Novembro.

Neste momento Von Spee mantinha, de acordo com as instruções recebidas a intenção de procurar atingir a Alemanha com o Esquadrão, que devia reabastecer ao largo de Montevidéu, contrariando a opinião do comandante do *Leipzig*, Johannes Haun, que desejava passar à guerra de curso solitária no Atlântico⁶³. O *Leipzig* era um navio com oito anos de serviço, 3756 toneladas de deslocação, velocidade de 22 nós e autonomia de 4690 milhas náuticas a 12 nós, dotado de 10 peças de 105mm, cujas possibilidades de êxito eram aceitáveis, no contexto dos finais de 1914. A 1 de Dezembro os navios dobram o Cabo Horn e fundeiam na Ilha Picton.

⁶³ Farrère e Chack: 210-211, 215.



Fig. 16 – O *Ostasiengeschwader*, em rota para o Cabo Horn, fotografado de bordo do *Dresden*.

A captura pelo *Leipzig*, no dia 2, da barca canadiana *Drummuir*, permitiu recuperar o carvão alijado devido ao mau tempo sofrido na travessia, o que torna mais difícil compreender a decisão que Von Spee tomou no conselho de comandantes no dia 6 de Dezembro, decisão que ainda hoje levanta questões sem resposta. Seja como for, o almirante anunciou que tencionava atacar Port Stanley, a base britânica nas Falkland / Malvinas, aparentemente apoiado numa obscura informação de que não havia unidades inimigas no porto. A proposta não obteve consenso, pois alguns dos comandantes não concordaram, defendendo que a melhor estratégia era passar rapidamente para o Atlântico, como estava previsto⁶⁴. Ainda assim, Von Spee manteve a sua decisão, alegando que a destruição das instalações na ilha, nomeadamente os depósitos e a poderosa estação de rádio que nela existia, compensava o desvio do plano, alargando o controlo alemão da zona por tempo apreciável.

Com esta decisão ficou selado o destino do Esquadrão e da maior parte dos que nele serviam. Não deixa de ser curioso que, também neste caso, foi a ignorância que levou a melhor da estratégia, pois o almirante britânico Doveton Sturdee, enviado com uma força composta por dois cruzadores de batalha, o *Invincible* e o *Inflexible*, que se juntaram no Atlântico a cinco cruzadores e dois cruzadores auxiliares, acreditava que as unidades alemãs se encontravam ainda na costa chilena, longe do Cabo Horn⁶⁵. Este esquadrão era muito superior em poder de fogo e velocidade aos navios de Von Spee, todavia os alemães tiveram uma excelente oportunidade, perdida devido a um inconve-

⁶⁴ Massie: 253-256; Gary Staff, *Battle on the Seven Seas*, Barnsley, 2011: 62.

⁶⁵ Farrère e Chack: 199-279; Ireland: 73-74.

niente planeamento tático. Com efeito, o esquadrão de Sturdee aportou às Falkland / Malvinas, onde o aguardava o velho *Canopus* como bateria flutuante, a 7 de Dezembro, não se encontrando em prontidão para combate quando na manhã seguinte Von Spee iniciou o ataque, destacando o *Gneisenau* e o *Nürnberg* para apoiar um desembarque no que pensava ser um porto sem defesa, cerca das 8H00, logo surpreendido pelo fogo das peças de 308 mm do *Canopus*, confundido com uma bateria terrestre.

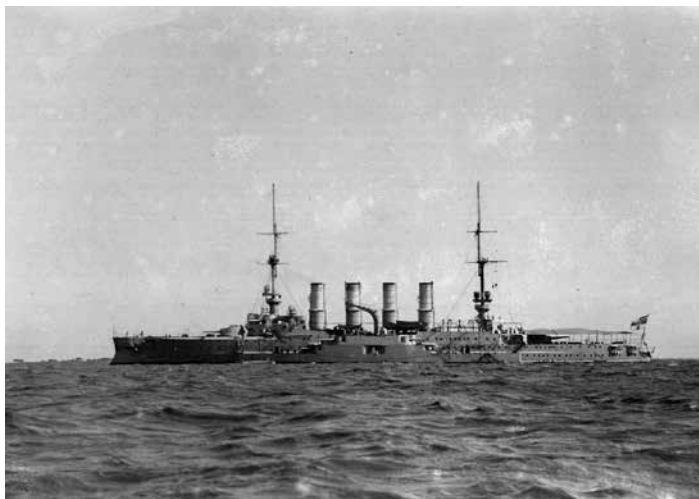


Fig. 17 – O cruzador blindado alemão *Gneisenau*, navio irmão do *Scharnhorst* (BA).

Mesmo assim, embora arriscando perdas devido ao maior do alcance da artilharia britânica, o ataque alemão poderia ter obtido resultados decisivos concentrando o fogo de todo o esquadrão sobre o porto, pois os navios do Almirante Sturdee, com excepção do *Glasgow* e do *Bristol*, estavam imobilizados metendo carvão e sem pressão suficiente para entrar em combate, o que só conseguiram cerca de duas horas depois. Ao aperceber-se da presença de forças superiores, inclusive dos cruzadores de batalha denunciados pelos seus mastros trípodés, Von Spee deu ordem de retirada. Os cruzadores blindados alemães, de 12780 toneladas, embora rápidos, tinham uma velocidade um pouco inferior à dos cruzadores de batalha britânicos em presença e um armamento principal de menor calibre e menor alcance, pelo que Von Spee, aceitando o inevitável, procurou evitar o combate, que seguramente não desejava⁶⁶. O Almirante Sturdee saiu do porto quando o seu esquadrão atingiu a prontidão para o combate, iniciando uma perseguição tenaz aos navios alemães cerca das 10H. Contava ele com o *Inflexible* e o *Invincible*, cruzadores de batalha de 17250 toneladas e 26,5 nós de velocidade, os cruzadores *Carnarvon*, *Cornwall* e *Kent* e o cruzador ligeiro *Glasgow*, os dois últimos já no mar.

⁶⁶ Bruce: 55-56.

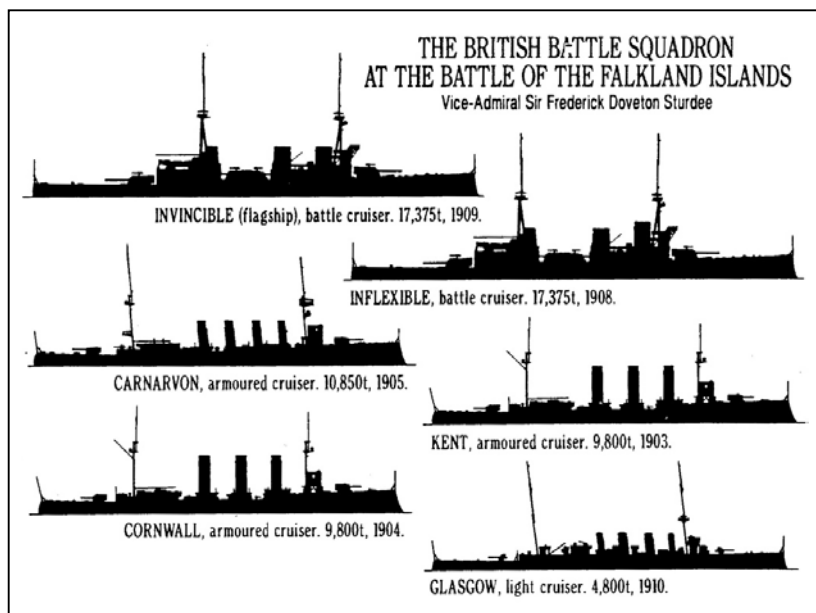


Fig. 18 – Silhuetas dos navios do esquadrão do Vice-Almirante Frederick Sturdee.

A batalha começou às 13H com uma salva do *Invincible* contra o *Leipzig*, o último navio da linha alemã. Von Spee ordenou aos cruzadores que procurassem escapar⁶⁷, o que tentaram, logo perseguidos pelos cruzadores ingleses. O que se seguiu foi um combate de cruzadores de batalha contra cruzadores blindados e de cruzadores contra cruzadores, através de repetidos duelos de artilharia. A precisão do tiro alemão revelou-se novamente, mas as unidades britânicas recorreram tacticamente ao maior alcance da sua artilharia principal para evitarem quanto possível os resultados do fogo adversário, prejudicando o seu próprio tiro. Na verdade, das cerca de 1200 granadas disparadas pelo *Inflexible* e *Invincible*, só perto de 60 atingiram os alvos⁶⁸. Com resultados demolidores, reconhecemos. O *Scharnhorst* afundou-se de proa, em chamas, às 16H17, depois de uma última tentativa para lançar torpedos, em resposta a uma sugestão de rendição do Almirante Sturdee e de sinalizar ao *Gneisenau* que tentasse escapar. O navio, que manteve quase até final um tiro acurado, esgotou todas as munições de artilharia e em desespero, num gesto hoje difícil de apreciar, chegou a disparar granadas de exercício⁶⁹. Não se encontraram sobreviventes.

⁶⁷ J. S. Corbett e H. Newbolt, *Naval Operations*, 1, Londres, 1938: 419.

⁶⁸ M. Farquharson-Robert, *A History of the Royal Navy. World War I*, Londres, 2014: 61-64.

⁶⁹ Farrère e Chack: 265.

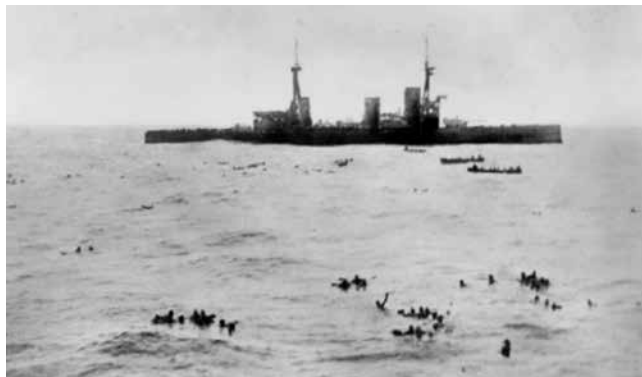


Fig. 19 – Náufragos do *Gneisenau*, na água a 4º graus, sendo recolhidos pelos escaleres do *Inflexible* (IWM).

O *Gneisenau* aguentou o combate, agora contra três navios britânicos, durante quase duas horas, atingindo com o último disparo o *Invincible*. Às 17H17 o cruzador alemão arde, completamente devastado. Pouco antes de mergulhar de proa os sobreviventes concentrados no convés gritaram os vivas da ordenança ao Kaiser e ao navio, que se afundou lentamente, às 17H45, elevando a popa. Os escaleres britânicos conseguiram recolher 187 tripulantes, parte dos quais viria a falecer devido aos ferimentos sofridos ou à permanência na água gelada. Enquanto decorria o combate entre as unidades principais, o cruzador *Bristol* e o cruzador auxiliar *Macedonia* deram caça aos carvoeiros alemães, afundando o *Santa Isabel* e o *Baden*, mas deixando escapar o *Seydlitz*, pacote de 8000 toneladas da NDL, que conseguiu alcançar a Argentina, a 18 de Dezembro, acabando por ser internado em Fevereiro de 1915, mantendo-se alguma discussão quanto à função deste auxiliar desarmado⁷⁰.

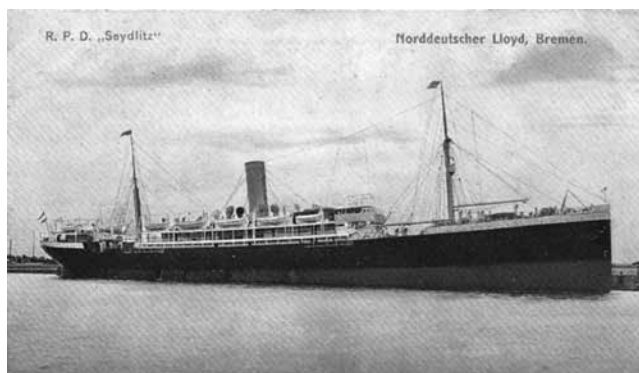


Fig. 20 – O navio correio *Seydlitz*, sobrevivente da batalha das Falkland / Malvinas (postal da época).

⁷⁰ Jamie Bisher, *The Intelligence War in Latin America 1914-1922*, Jefferson (NC), 2016: 20-21.

Os cruzadores do esquadrão de Von Spee também não tiveram melhor sorte. Combatendo furiosamente e tentando utilizar de forma eficiente a sua artilharia, cederam perante o maior alcance e superioridade do poder de fogo dos britânicos. O *Leipzig* foi atacado pelo *Glasgow*, seu adversário em Coronel, e pelo *Cornwall*, obrigando o primeiro destes cruzadores a colocar-se ao abrigo das unidades principais do Almirante Sturdee. Mas o navio alemão sofreu numerosos impactes e incendiou-se.

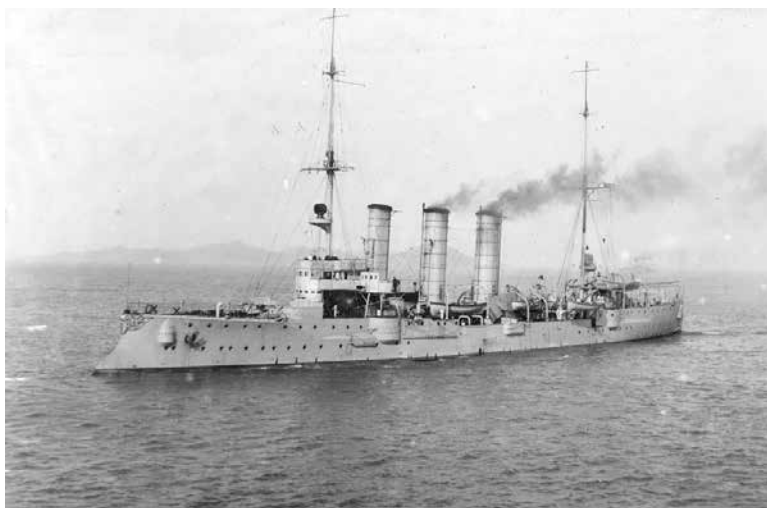


Fig. 21 – O cruzador ligeiro alemão *Leipzig* navegando ao largo da costa mexicana (postal da época).

Esgotadas as munições às 19H e sem mostrar sinais de rendição, o *Leipzig* foi duramente castigado pelos navios britânicos, provavelmente sem necessidade⁷¹, afundando-se cerca das 21H. Apenas se recolheram 18 sobreviventes. Eis uma breve descrição do fim do *Leipzig* por parte de um oficial inglês: *Pequenas explosões espalhavam ocasionalmente faíscas como fogo de artifício – o escape de vapor branco parecia completar a sua bandeira nacional, fumo negro, vapor branco e chamas vermelhas*⁷². O *Nürnberg* fez frente ao *Kent*, atingindo-o 37 vezes, prolongando a resistência até cerca das 18H35, apesar de a sua velocidade ter caído para 19 nós, devido à explosão de duas caldeiras. Pelas 19H30, o cruzador alemão, transformado num casco em chamas, afundou-se de popa, com os poucos sobreviventes na água atacados furiosamente por aves marinhas. Destes apenas sete sobreviveram⁷³.

⁷¹ Staff: 73-76.

⁷² *Apud* Bruce: 58.

⁷³ Bruce: 58-59.

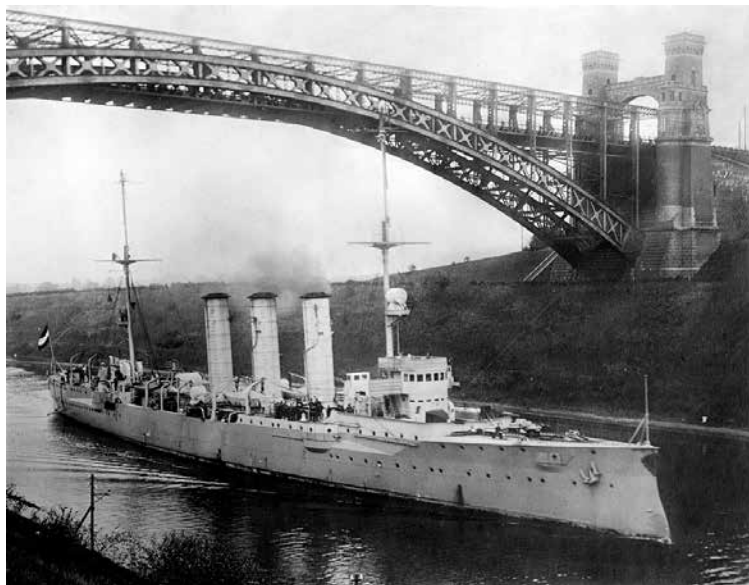


Fig. 22 – O cruzador ligeiro *Dresden* navegando no Canal do Kiel junto à *Levensauer Hochbrücke*.

O *Dresden*, cruzador de 4201 toneladas, dotado de turbinas que lhe garantiam uma velocidade de 27 nós, conseguiu quebrar o contacto às 16H17, passando o Cabo Horn a 9 de Dezembro, abastecendo-se de carvão no sul do Chile. O *Admiralstab* defendia que o cruzador devia regressar à Alemanha pelo Atlântico, plano não aceite pelo comandante Fritz Lüdecke, que pretendia exercer o curso no Pacífico, operando na zona do Arquipélago Juan Fernández, onde capturou a 27 de Fevereiro de 1915 uma barca britânica. Até Março, o cruzador, com as máquinas em mau estado, foi abastecido de carvão pelo *Sierra Cordoba*, paquete da NDL, internado no Perú em Março de 1915, depois de efectuar um último reabastecimento de carvão e água ao cruzador. Em 14 de Março o *Dresden* encontrava-se fundeado em Más a Tierra, em mediócras condições e com o vapor em baixo, aguardando o internamento pelas autoridades chilenas. Aí foi surpreendido pelos cruzadores *Glasgow*, *Kent* e pelo auxiliar *Orama*, que o atacaram em desrespeito pela neutralidade chilena. Perante a impossibilidade de resistir, depois de uma breve troca de tiros que causou um incêndio, o cruzador foi afundado pela tripulação, que teve algumas baixas e terminou internada no Chile⁷⁴, de onde um grupo numeroso conseguiu fugir e regressar à Alemanha em 1917.

⁷⁴ Hans Hildebrand, Albert Röhr e Hans-Otto Steinmetz, *Die Deutschen Kriegsschiffe*, 2, Ratingen, 1993: 272; Geoffrey Bennett, *Naval Battles of the First World War*, Londres, 2005: 224-233.



Fig. 23 – O *Dresden* afunda-se na ilha chilena de Más a Tierra (Ilha Robinson Crusoe).

Assim terminou o *Ostasiengeschwader*, a única força *Blue Water* operando fora das águas alemãs. Para além dos navios, os alemães perderam cerca de 2000 homens, entre os quais o Almirante Maximilian Von Spee e os seus filhos, Otto e Heinrich, oficiais a bordo do *Nürnberg* e do *Gneisenau*. A decisão de atacar Port Stanley foi um erro, mas se o esquadrão de Von Spee tivesse chegado um dia antes o desfecho poderia ter sido diferente, com defendeu Hans Pochhammer, oficial a bordo do *Gneisenau* que sobreviveu à batalha⁷⁵. Não somos partidários da história alternativa, pelo que nos limitamos a reconhecer que a chegada a salvo do Esquadrão à Alemanha teria um enorme impacto moral e propagandístico, reforçando ao mesmo tempo o poder da *Hochseeflotte* com dois cruzadores blindados e três cruzadores ligeiros, com tripulações altamente experimentadas. E se, como o comandante Haun desejava, as unidades menores tivessem desenvolvido cruzeiros de curso independentes no Atlântico, ter-se-iam salvo?

Como o fim da aventura dos navios de Von Spee libertou da sua busca dois cruzadores de batalha e uma vintena de cruzadores britânicos⁷⁶, é de sublinhar que a pouca iniciativa demonstrada nos finais de 1914 pelo *Admiralstab*, preocupado sobretudo com a integridade da *luxury fleet*, como lhe chamou Herwig Holger, privou a Alemanha de uma situação estratégica invejável, que teria permitido um ataque naval contra a *Grand Fleet* enfraquecida, com resultados diferentes da inconsequente incursão de Dogger Bank⁷⁷, como a vitória táctica na Jutlândia permite supor. Com os bons navios, as boas munições e as boas tripulações que na época possuía, a *Kaiserliche Marine* podia ter feito melhor que deixar enferrujar nas bases os grandes navios de combate, sujeitos à inacção

⁷⁵ *Apud* Bruce: 52.

⁷⁶ Farrère e Chack: 278.

⁷⁷ Humble: 178-179.

e aos efeitos materiais do bloqueio, fatores da indisciplina que inevitavelmente eclodiu em Novembro de 1918.



Fig. 24 – O elegante e lendário cruzador ligeiro alemão *Emden* (BA).

Regressemos agora a outras águas, mais agradáveis mas não menos perigosas para as duas unidades navais germânicas de cujas operações nos vamos ocupar: os cruzadores *Emden* e *Königsberg*. O *Emden* era o navio gémeo do *Dresden*, com 4201 toneladas, dotado de idêntico armamento e também com uma velocidade quase semelhante. Foi o último dos cruzadores equipados com máquinas de tripla expansão, ao contrário do *Dresden*, que possuía turbinas. A uma velocidade de 12 nós o navio podia navegar 3760 milhas.



Fig. 25 – O Capitão Karl von Müller, comandante do *Emden*.

O comandante, Karl von Müller, era um excelente oficial e o navio merecia a atenção do Kaiser por nele servir, como oficial torpedeiro, um seu sobrinho, Franz Joseph von Hohenzollern⁷⁸. Mas essa atenção era temperada pelo rigoroso respeito pela hierarquia vigente, como se verifica pelo seguinte depoimento: *No Emden eu era um simples tenente, nunca tendo apertadas relações com o Capitão-de-Mar-e-Guerra Von Müller, e somente depois de 11 de Novembro de 1914 tive ocasião de um prolongado e activo contacto com ele, durante o nosso cativo em Malta*⁷⁹. A tripulação, constantemente exercitada, embora constituída em parte por recrutas recentes, também se distinguia, nomeadamente os artilheiros.

Como dissemos atrás, Von Müller conseguiu ser destacado em Pagan para exercer guerra de corso no Índico, onde já se encontrava o *Königsberg* actuando no sector africano. Decisão avisada, que lançou a incerteza sobre a segurança da navegação britânica na região logo que houve notícia dos primeiros ataques, num momento em que eram absolutamente necessários os víveres e sobretudo as tropas australianas e neozelandesas destinadas a reforçar as dizimadas forças britânicas, levando a suspender esse movimento marítimo⁸⁰, não obstante o poderio da esquadra australiana e japonesa no Pacífico e no Índico. O *Emden* foi particularmente feliz no seu cruzeiro, utilizando bem a decepção e as informações que podia recolher, sobretudo através de neutros, calculando rigorosamente o consumo e a reposição dos estoques de carvão, sempre o grande problema dos navios isolados de bases praticáveis. Em cerca de dois meses, concretamente entre 9 de Setembro e 10 de Outubro capturou ou destruiu 24 navios, entre os quais um cruzador e um torpedeiro. Em sua perseguição foram empenhados 16 navios, incluindo três cruzadores blindados e dois cruzadores protegidos.

Acompanhado pelo *Markomannia*, navio de 4500 toneladas cuja missão era a de transportar carvão, de preferência mantido como reserva, o *Emden* rumou para ocidente, em direcção à Ilha de Letti, junto a Timor, seguindo em direcção a Sumatra, para daí ganhar o Golfo de Bengala, zona onde na linha Colombo-Calcutá não faltariam presas. O primeiro alvo surgiu a 9 de Setembro, o navio grego *Pontoporos*, com carga de carvão britânica, pelo que foi apresado. Entre dia 10 e 15 do mesmo mês o *Emden* capturou sete navios, o maior deles o *Diplomat*, de 7615 toneladas, todos afundados com excepção do *Kabinga*, que transportava carga dos Estados Unidos da América. A 22 de Setembro bombardeou tranquilamente os depósitos de combustível no porto de Madrastra (Madras / Chennai), efectuando um total de 125 disparos, causando um grande incêndio sem encontrar oposição séria e com forte efeito moral, sobre a população indiana, além de restrições graves no tráfico marítimo e respectiva subida nos prémios de seguro⁸¹.

⁷⁸ Este oficial era neto da princesa portuguesa D.^a Antónia de Bragança, filha da rainha D.^a Maria II.

⁷⁹ Von Hohenzollern: 82-83.

⁸⁰ Halpern: 75-76.

⁸¹ Von Hohenzollern: 125-128; Farrère e Chack: 8; Friedrich Forstmeier, SMS Emden, Small Protected Cruiser 1906-1914, in Antony Preston, *Warship Profile*, 25, Windsor, 1972: 10.

Rumou depois para sul, capturando entre 25 e 27 de Setembro o total de seis navios, mantendo um deles, o *Buresk*, navio novo de 4350 toneladas, como depósito de tripulações capturadas, transporte de carvão e rebocador de alvos para exercícios de tiro, muito frequentes. A 29 de Setembro foi dispensado o *Markomannia*, que navegou para a Ilha Simaur, junto a Sumatra, onde foi descoberto e afundado pelo cruzador britânico *Yarmouth*, a 12 de Outubro de 1914. O cruzador rumou depois para sul, em direcção ao Arquipélago Chagos, onde fundeou em Diego Garcia, para limpeza sumária da carena e reabastecimento, aproveitando o facto de na ilha se ignorar qualquer notícia do início da guerra, permanecendo ali entre 9 e 10 de Outubro⁸².

Continuando a sua acção contra a navegação aliada, o *Emden* capturou mais sete navios entre 16 e 19 de Outubro, dois dos quais, o *Troilus*, de 7562 toneladas, e o *Chilkana*, de 5220 toneladas, efectuavam a primeira viagem. Foram poupados da destruição, para servirem de depósitos de prisioneiros e para sua evacuação, o *Exford* e o *St. Egbert*. É conveniente, neste momento, realçar a correcção do comportamento do comandante do *Emden* para com as tripulações dos navios capturados, sempre de acordo com as regras do direito marítimo internacional para situações de guerra, inclusive evacuando-as para portos neutros ou mesmo sob controlo britânico, logo que possível. Por vezes os prisioneiros chegavam a vitoriar o navio, quando libertados, e a própria imprensa aliada reconhecia o cavalheirismo de Von Müller⁸³.

Um dos maiores êxitos do *Emden* foi o ataque ao porto de Pulu Penang, no Estreito de Malaca, na Malásia, efectuado ao amanhecer de 28 de Outubro. No porto encontrava-se o cruzador russo *Zhemchug*, navio de 3103 toneladas, iluminado como em tempo de paz, o mesmo acontecendo com a cidade de Georgetown. O comandante e outros oficiais encontravam-se em terra e a tripulação longe de se encontrar preparada para o ataque do cruzador alemão, realizado no interior do porto e a curta distância, entretinha-se numa festa de contornos pouco militares. Atingido por um torpedo, por fogo de artilharia e por um segundo torpedo, o cruzador russo incendiou-se, explodiu e afundou-se rapidamente⁸⁴.

No porto encontravam-se outros navios de guerra menores, entre os quais o torpedeiro francês *Iberville*, cujo fogo não atingiu o *Emden*. Preocupado com a segurança do navio, que podia ficar bloqueado no interior do porto, Von Müller saiu a barra, departingo com o vapor britânico *Glanturred*, que deixou seguir por entretanto ter avistado o torpedeiro francês *Mousquet*. Seguiu-se um breve combate, corajoso mas dramático para o navio francês, rapidamente destruído, apesar de ainda ter conseguido lançar um torpedo.

⁸² Von Hohenzollern: 160-166; Forstmeier: 11.

⁸³ Farrère e Chack: 98-101.

⁸⁴ Von Hohenzollern: 199-211.

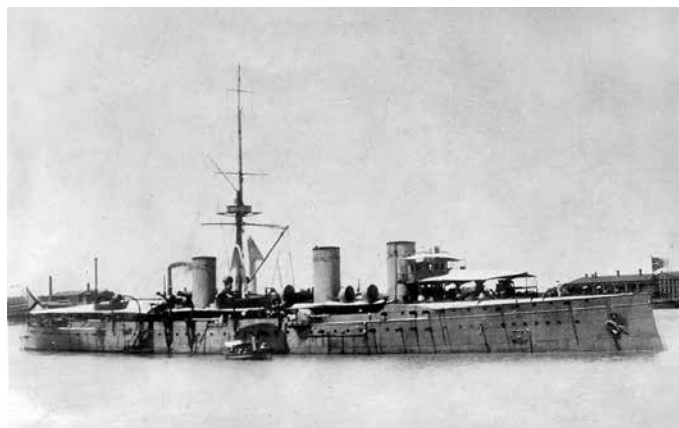


Fig. 26 – O cruzador ligeiro russo *Zhemchug*, destruído em Penang.

Recolhidos os sobreviventes, muitos deles gravemente feridos⁸⁵, o cruzador prosseguiu para norte, em breve perseguido por outro torpedeiro, o *Fronde*, sem resultado.

O ataque a Penang, mesmo não atingindo alvos comerciais, teve consequências graves para o movimento marítimo e estimulou as autoridades navais aliadas a redobrem de esforços contra o *Emden*, inclusivamente por razões de ordem política, atendendo à popularidade que o cruzador alemão ganhava com as acções, que dificilmente poderiam ser classificadas como de piratas. Em Portugal, os jornais noticiaram o ataque a Penang no dia 1 de Novembro, surgindo na primeira página do *Diário de Notícias* uma desenvolvida informação, ilustrada com fotos do *Emden*, *Zhemchug* e *Mousquet*⁸⁶. No dia anterior, o cruzador fizera a sua última presa, o cargueiro britânico *Newburn*, para o qual foram transferidos os franceses prisioneiros, determinando-se ao navio apresado que seguisse para o porto holandês de Kota Raja.

No relato do tenente Franz Joseph von Hohenzollern, irmão de Dona Augusta Vitória, esposa de D. Manuel II⁸⁷, há uma nota interessante, no dia 2 de Novembro, quando um oficial holandês em reconhecimento de violação de águas territoriais na Ilha Poggy, subiu a bordo e transmitiu algumas novidades da Europa: *Portugal tinha declarado guerra à Alemanha, o que nenhum excitação levantou no Emden*⁸⁸. Mais uma vez a dificuldade representada pela ausência de comunicações directas com o *Admiralstab* fica aqui exemplarmente demonstrada. Também é verdade que, a 23 de Novembro, o Parlamento concedeu plenos poderes ao Governo da época para declarar guerra à Alemanha, uma

⁸⁵ Von Hohenzollern: 214-222; Farrère e Chack: 91-97.

⁸⁶ *Diário de Notícias*, N.º 17594, de 1.11.1914.

⁸⁷ D.^a Augusta Vitória casou com D. Manuel II a 4 de Setembro de 1913. Enviuvou em 1932, continuando a receber da parte dos monárquicos o tratamento de *Rainha de Portugal e dos Algarves*, até ao seu segundo casamento, em 1939.

⁸⁸ Von Hohenzollern: 237.

guerra que se considerava vir a ser rápida. É certo que por esta época se tinham verificado incidentes de fronteira em Angola e em Moçambique, mas estávamos ainda longe de 9 de Março de 1916, quando o estado de guerra entre os dois países se tornou oficial, em consequência do apresamento dos navios alemães e austríacos surtos em portos nacionais. Que teria sucedido, porém, se por acaso o *Emden* encontrasse um navio português depois de receber esta informação, provavelmente deturpada na origem, fosse qual fosse? É possível que Von Müller tomasse a mesma decisão que o comandante Lüdecke, do *Dresden*, que a 6 de Agosto de 1914, ao largo do Brasil, deixou seguir os navios britânicos *Drumcliffe*, *Lynton Grange* e *Hostilius*, pelos capitães alegarem desconhecer o estado de guerra⁸⁹. Seja como for, a permanente ausência de informações complicava sobremaneira as operações do cruzador.

É precisamente no intuito de dificultar as comunicações inimigas que Von Müller decide operar contra a importante estação de rádio e do cabo submarino da Ilha Direction, no Arquipélago dos Cocos (Keeling). O desembarque de uma força de 53 homens, comandados por Von Mücke, imediato de *Emden*, deu-se às 7H00 do dia 9 de Novembro, seguindo-se a destruição da estação. O cruzador alemão foi surpreendido, quando esperava o *Buresk*, pela aproximação do cruzador australiano *Sidney*, navio de 5400 toneladas⁹⁰, armado com oito peças de 152 mm, atingindo uma velocidade de 27 nós e apenas com dois anos de serviço. O *Sidney* destacou-se da escolta a um comboio de tropas com destino ao Egipto, alertado por um rádio que a estação da ilha conseguiu enviar antes da destruição.

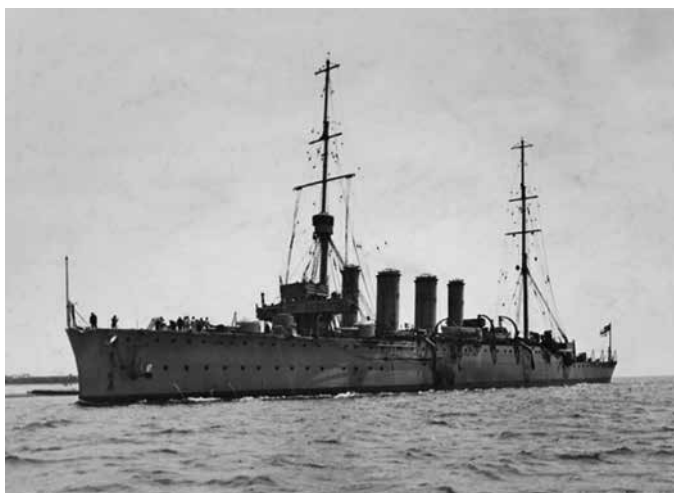


Fig. 27 – O cruzador ligeiro australiano *Sidney*, vencedor da batalha dos Cocos (AWM).

⁸⁹ Hildebrand, Röhr e Steinmetz: 270.

⁹⁰ Vic Cassells, *The Capital Ships: their battles and their badges*, East Roseville, 2000: 138-139.

O cruzador alemão ganhou o largo rapidamente, abandonando o grupo de desembarque na ilha. Foi o primeiro a abrir fogo pelas 9H40, atingindo o *Sidney*, mas o superior poder de fogo do navio australiano causou rapidamente avarias graves ao *Emden*, na direcção do leme, telémetros e casa das máquinas. Às 11H20 só uma das peças de artilharia ainda ripostava ao *Sidney*, o que levou Von Müller a ordenar o encalhe do cruzador, com a popa em chamas e já muito destruído, na Ilha North Keeling. Entretanto, a tripulação do *Buresk* sabotou o navio, finalmente afundado pelo *Sidney*, sem baixas. Pelas 16H o cruzador australiano regressou, terminada a acção contra o *Buresk*, voltando a abrir fogo sobre o *Emden*, devido a dificuldades na interpretação de sinais, até que este hasteou uma bandeira branca⁹¹. No combate morreram 134 alemães, tornando-se difícil a evacuação dos 69 feridos e dos restantes sobreviventes devido à forte ressaca no local.

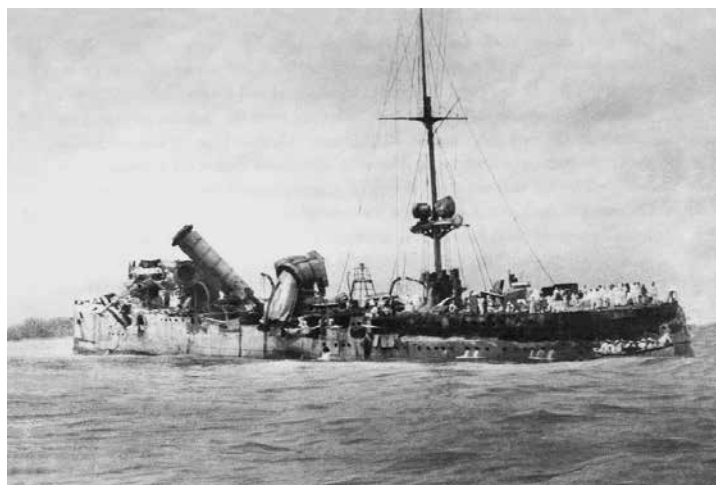


Fig. 28 – O *Emden*, encalhado e destruído, enquanto os sobreviventes são recolhidos pelos britânicos.

Um jornal americano publicou uma fantástica notícia pretendendo que Von Hohenzollern ficara mentalmente afectado pelo combate, o que constitui um exemplo de como se faz jornalismo em tempo de guerra⁹². Os prisioneiros foram transferidos para o *Sidney* e depois para um cruzador auxiliar britânico antes de enviados para Malta, onde ficaram em condições medíocres⁹³, até à libertação em 1919. Do navio, cujos destroços se mantiveram durante alguns anos, subsistem muitos restos dispersos no local do encalhe, incluindo os hélices, só visíveis através de mergulho.

O grupo de desembarque viveu outra aventura, evadindo-se da Ilha Direction logo que se iniciou o combate, pois não tinha qualquer hipótese de regressar ao navio. Captu-

⁹¹ Jose:188-189.

⁹² Herald Democratic, 16.1.1915: 4.

⁹³ Von Hohenzollern: 313-336.

rou na ilha a escuna de 97 toneladas *Ayesha*, que ali se encontrava fundeada (Fig. 29), navegando para o porto holandês de Padang, na Sumatra. Neste porto encontrava-se o carvoeiro alemão *Choising*, de 1657 toneladas, com o qual a *Ayesha* se encontrou no mar, depois de sair para fora das águas territoriais, a 14 de Dezembro. Afundada a *Ayesha*, os fugitivos rumaram para o Estreito de Bab el Mandeb, abandonando o plano de se juntarem ao *Königsberg*, disfarçando o *Choising* de forma a assemelhar-se ao italiano *Shenir*. Em Hodeidah, onde chegam a 8 de Janeiro, evitam por pouco o bloqueio do cruzador francês *Desaix*, instruindo o capitão do *Choising* para se internar em Massuá, na Eritreia. Segue-se uma complicada odisseia, por terra e por mar, com meios locais, até alcançarem Al Wajh e, a partir desse ponto, novamente por terra, até ao caminho-de-ferro controlado pelos turcos, em Al Ula, onde chegam a 7 de Maio, seguindo para Istambul e Berlim⁹⁴. A chegada dos homens de Von Mücke à Alemanha marca o fim da aventura do *Emden*, navio agraciado com a Cruz de Ferro pelo Kaiser⁹⁵, e o início de um período de tranquilidade para a navegação aliada no Oriente, nada restando do brioso *Ostasiengeschwader* a não ser uma honrosa memória.



Fig. 29 – A força de desembarque na Ilha Direction prepara-se para retirar na escuna *Ayesha*, visível em segundo plano (IWM).

Embora não tenha atingido os resultados operacionais do *Emden*, houve outro cruzador ligeiro alemão ultramarino que teve também um desempenho assinalável, sobretudo se considerarmos que não contavam apenas os resultados directos, em termos de navios afundados, mas também a perturbação nas linhas de comunicação e o número de navios empenhados na sua busca e destruição. Trata-se do *Königsberg*, cruzador ligeiro

⁹⁴ Hellmuth von Mücke, *The "Ayesha": Being The Adventures of the Landing Squad of the "Emden"*, Boston, 1917.

⁹⁵ Os tripulantes puderam juntar o sufixo *Emden* ao apelido e os navios que depois tiveram a mesma denominação mantiveram o direito a ostentar a prestigiosa *Eiserne Kreuz*.

de 3754 toneladas, armado com dez peças de 105 mm e atingindo uma velocidade de 24 nós, a qual, reduzida a metade, lhe garantia uma autonomia de 5750 milhas náuticas. O navio, que ostentava o nome da antiga capital da Prússia, foi o primeiro de uma classe que contava mais três navios, entre eles o *Nürnberg*, navios concebidos de forma a operarem com a *Hochseeflotte* e também em ambientes coloniais⁹⁶. Comissionado em Abril de 1907, encontrava-se na estação da África Oriental no início da guerra, comandado pelo Capitão-de-Fragata Max Loof.



Fig. 30 – O cruzador ligeiro *Königsberg* estacionado na África Oriental Alemã (BA).

A 31 de Julho o cruzador zarpou de Dar es Salaam, evitando três velhos cruzadores britânicos do *Cape Squadron*, recebendo ordens no dia 5 de Agosto para atacar as linhas comerciais inimigas no Índico, conhecendo logo dificuldades de abastecimento de carvão, em parte porque os britânicos haviam adquirido todo o carvão disponível em Lourenço Marques⁹⁷, onde o cruzador ou os seus carvoeiros, *Koenig* e *Zieten*, poderiam obtê-lo. A 6 de Agosto capturou o cargueiro *City of Winchester* na costa de Áden, encontrando-se com o *Zieten* nas Ilhas Kuria Muria, no Omã, onde afundou o navio britânico, mandando seguir o *Zieten* para Moçambique com os prisioneiros⁹⁸. No final de Agosto está nas águas de Madagáscar, onde é abastecido pelo *Somali*, outro carvoeiro alemão, sem fazer novas presas.

⁹⁶ Robert Gardiner e Randal Gray (eds.), *Conway's All the World's Fighting Ships: 1906–1922*, Annapolis, 1984: 142, 157.

⁹⁷ Halpern: 97.

⁹⁸ O *Zieten* foi apresado em Moçambique em 1916, recebendo o nome de *Pinguè*. Cedido aos britânicos foi afundado por um submarino no Mediterrâneo, em 1917.

O início da guerra na África Oriental foi um pouco estranho, verificando-se mesmo uma tentativa para manter uma situação de não-beligerância, de acordo com as decisões da Conferência do Congo, uma decisão inteligente que teria poupado muitas vidas a europeus e africanos⁹⁹. Seja como for, os britânicos bombardearam Dar es Salaam, capital da colônia alemã, visando especialmente os edifícios públicos e a estação de rádio local¹⁰⁰. Por essa altura o *Königsberg*, com as máquinas a necessitarem manutenção, rumou ao Rio Rufiji, do qual existia um levantamento hidrográfico recente que lhe garantia segura navegação. Resolvido o problema, saiu para o mar novamente e a 20 de Setembro pelo amanhecer surge no porto de Zanzibar onde se encontrava o cruzador ligeiro britânico *Pegasus*, um navio de 2740 toneladas, gasto e obsoleto, armado com oito peças de 102 mm, imobilizado no porto.

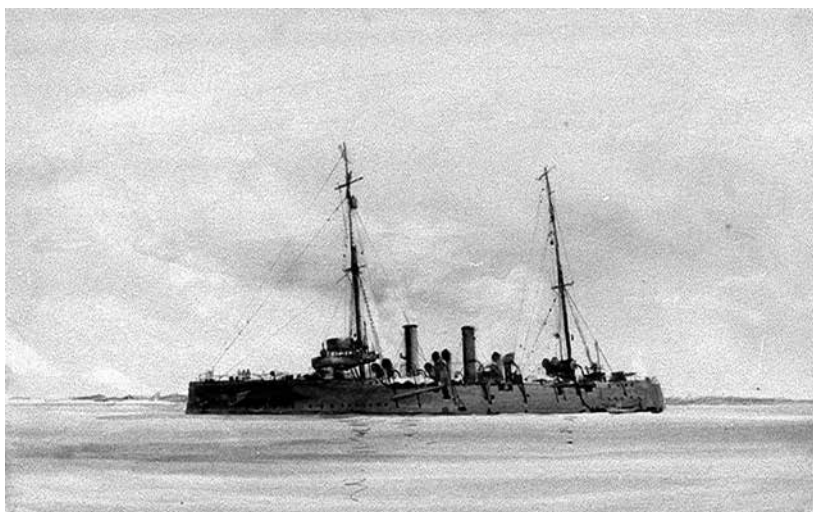


Fig. 31 – O cruzador ligeiro britânico *Pegasus* após o combate com o *Königsberg*.

O fogo do *Königsberg*, cujos artilheiros também haviam sido galardoados, rapidamente eliminou a breve resistência do *Pegasus*, que se rendeu com várias dezenas de baixas, afundando-se parcialmente. O cruzador alemão bombardeou depois a estação de rádio e lançou falsas minas quando saiu do porto, atingindo ainda um rebocador armado¹⁰¹.

⁹⁹ Edwin Hoyt, *Guerilla. Colonel Von Lettow-Vorbeck and Germany's East African Empire*, Londres-Nova Iorque, 1981: 22-29.

¹⁰⁰ Paul Chack, *Como marinheiros se batem*, Lisboa, 1930: 113-133; Bennett: 131.

¹⁰¹ Chack: 87-100; Hildebrand, Röhr e Steinmetz: 142.

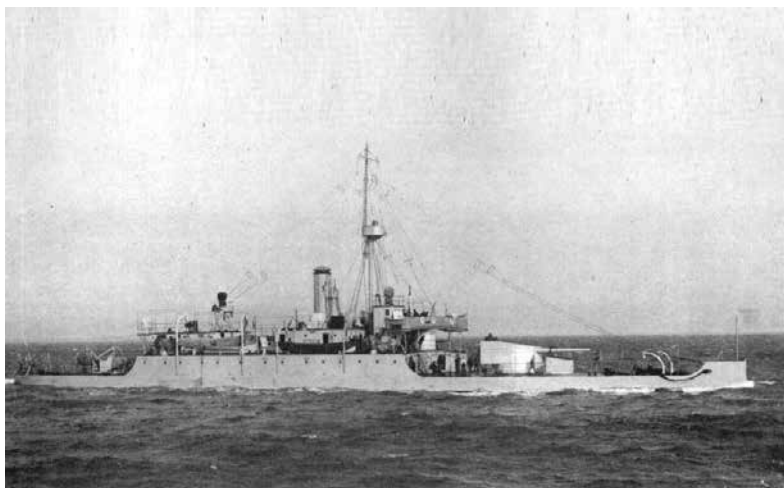


Fig. 32 – O monitor *Mersey*, construído para o Brasil como *Madeira*.

Max Loof regressou ao delta do Rufiji, pois o seu navio voltou a ter problemas com as máquinas, naturalmente cansadas pelo serviço colonial e manutenção menos conseguida. O mangal no rio constituía um excelente coberto para o cruzador, além de que as margens foram reforçadas por postos armados e de vigilância, dificultando qualquer tentativa de ataque. Todavia, como seria de esperar, os britânicos reagiram, tentando bloquear e destruir o navio alemão. Para esse efeito concentram numerosas unidades ao largo do delta nos inícios de Novembro, incluindo três cruzadores ligeiros, *Dartmouth*, *Weymouth* e *Chatam*. Uma tentativa de engarrafamento afundando o cargueiro *Newbridge* num dos canais revelou-se inconsequente, assim como o fogo do velho couraçado *Goliath*, que reforçou o bloqueio até finais de Novembro. Aproveitando a maré, o cruzador alemão procurava posições mais a montante e assim conseguia iludir o fogo inimigo, uma vez que o *Königsberg* ficava fora de alcance dos navios britânicos, embora o *Chatam* tenha, a 23 de Dezembro, incendiado o *Somali*¹⁰², carvoeiro que acompanhava o *Königsberg*.

As tentativas para reconhecer a posição do navio recorrendo a aviões poucos resultados obtiveram, em parte devido à pouca resistência dos aparelhos para operarem no clima da região, que também se fazia sentir entre a tripulação, isolada e com dificuldades de reabastecimento¹⁰³. A 14 de Abril de 1915, o *Rubens*, navio britânico capturado em Hamburgo, enviado com essa finalidade, disfarçado de cargueiro dinamarquês com o nome de *Kronborg*, foi perseguido pelo cruzador *Hyacinth* e encalhado pela tripulação (Fig.32), que simulou um incêndio a bordo, na Baía de Manza, no extremo norte da

¹⁰² Byron Farwell, *The Great War in Africa, 1914-1918*, Nova Iorque, 1989: 138.

¹⁰³ Kevin Patience, 2001, *Königsberg: A German East African Raider*, Bahrain, 2011: 70; Farwell: 137-138.

colônia alemã, recuperando depois uma parte da carga¹⁰⁴. Podemos imaginar facilmente a situação difícil da tripulação do *Königsberg*, que continuava a manter os navios britânicos, a que se juntaram mais dois cruzadores ligeiros, o *Pyramus* e o *Pioneer*, ocupados num bloqueio que obrigou o Almirantado a tomar medidas excepcionais, uma vez que se tornava evidente a impossibilidade de destruir o cruzador alemão, muito recolhido no interior, mesmo com novo apoio aéreo.

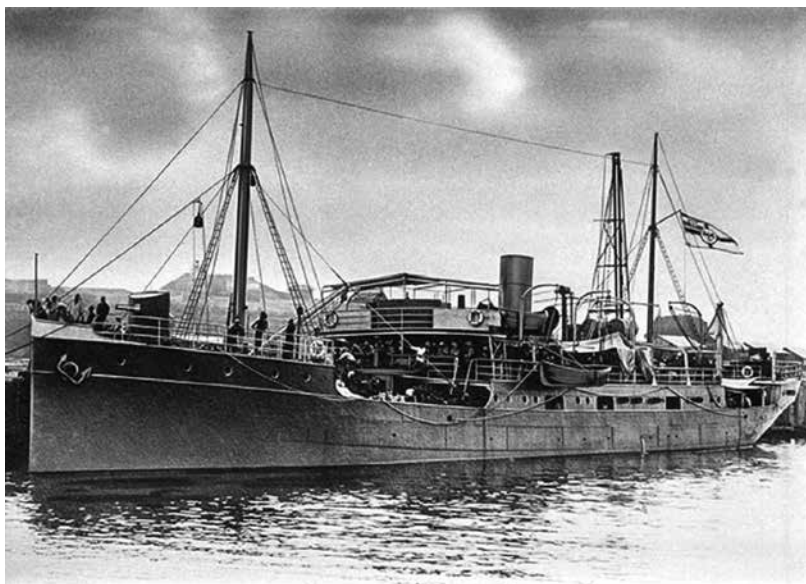


Fig. 33 – O navio auxiliar *Graf von Götzen*, artilhado com peças do *Königsberg*.

Assim, dois monitores armados com peças de 152 mm, o *Severn* e o *Mersey*, navios de 1260 toneladas que, pelas suas características, podiam navegar em águas pouco profundas¹⁰⁵, foram enviados da costa belga para o Índico, pelo Canal do Suez, a reboque, viagem extremamente difícil e demorada¹⁰⁶. A intervenção destas unidades ditou definitivamente a sorte do cruzador alemão, iniciando-se um combate típico de *Brown Waters*, com pouca margem de manobra e fraca visibilidade. Mas não foi tarefa fácil: *O Severn e Mersey atiravam, portanto, muito mal, pior do que tudo quanto poderia ser permitido, e, coisa infinitamente mais grave, visto que se tornava impossível a regulação do tiro, atiravam os dois ao mesmo tempo, sem alternar as suas salvas, sem cadência, atabalhoadamente*¹⁰⁷.

¹⁰⁴ Farwell. 139-142.

¹⁰⁵ Os dois navios faziam parte de um grupo de três encomendados pelo Brasil (*Madeira, Solimões e Javary*), mas foram adquiridos pelo Almirantado britânico para actuarem com apoio de fogos na costa belga, nomeadamente na batalha do Yser.

¹⁰⁶ Ian Buxton, *Big Gun Monitors*, Barnsley, 2008: 98.

¹⁰⁷ Chack: 142-143. Esta falta de precisão verificou-se noutros combates, como já vimos.

A fase final deste estranho combate decorreu entre 6 e 11 de Julho¹⁰⁸, contando-se do lado britânico 15 navios e apoio aéreo, sob o comando o Almirante King-Hall. O *Königsberg*, nesta altura tinha a bordo 180 homens, pois meia centena tinha desembarcado para reforçar os efectivos de Von Lettow-Vorbeck. Embora conseguindo atingir o *Mersey*, o confronto tornou-se demasiadamente desigual. No dia 11 de Julho as munições faltam e o enquadramento do cruzador pelos inimigos permite que seja atingido repetidamente, sofrendo baixas significativas. Abandonado o navio, a explosão premeditada de dois cones de torpedo afunda-o nas águas pouco profundas do Rufij, para continuar a ser demolido pelo fogo do *Mersey* até cerca das 14H30.

Mas a história não acaba aqui. Apesar do bombardeamento dos monitores, a maior parte das peças do *Königsberg* pôde ser recuperada logo no dia 12 e transportadas por terra para Dar es Salaam, onde foram montadas em reparos móveis, movidos por turmas de dezenas de carregadores indígenas, e utilizadas pelas forças de Von Lettow-Vorbeck em diversos locais na sua extraordinária campanha contra britânicos, belgas e portugueses¹⁰⁹, neste último caso na malfadada frente do Rovuma, onde o nosso posto de Nangadi foi pulverizado a 1 de Dezembro de 1916 pelo bombardeamento efectuado por uma peça de 105 mm do cruzador¹¹⁰. Do total da guarnição de 322 homens do *Königsberg*, pouco mais de 10% regressou à Alemanha, entre estes Max Loof¹¹¹. Hoje subsistem apenas restos do navio, enterrado nas lamas do Rufiji, depois de gradualmente desmantelado até 1966. Conservam-se também algumas das suas peças de artilharia, uma delas no Forte Jesus, em Mombaça.

Von Lettow-Vorbeck não chegou a ser vencido pelos Aliados, desenvolvendo uma permanente e movimentada guerrilha, rendendo-se após conhecimento do Armistício, a 25 de Novembro de 1918. Perante a impossibilidade de abastecimento por via marítima para resolver os problemas logísticos, houve uma tentativa de abastecimento por via aérea, recorrendo a um dirigível, o L59, não concretizada porque quando o voo, iniciado na Bulgária, já ia por altura de Cartum lhe foi comunicado que a área de destino, nos Montes Macondes, tinha caído nas mãos dos Aliados¹¹². Em consequência, as tropas alemãs (*Schutztruppe*), na maior parte constituídas por soldados indígenas, os aguerridos *Askaris*, viveu dos suprimentos e materiais capturados, em grande parte em Moçambique¹¹³.

¹⁰⁸ Chack: 133-153.

¹⁰⁹ Eckard Michels, *Der Held von Deutsch-Ostafrika. Paul Von Lettow-Vorbeck. Ein preussischer Kolonial-offizier*, Paderborn, 2008; Rocha Martins, *História das colónias portuguesas*, Lisboa, 1934: 610-633.

¹¹⁰ Nuno Lemos Pires, Recordar o esforço português em Moçambique durante da Grande Guerra (1914-1918) através da Revista Militar, *Revista Militar*, 2548, 2014: 17.

¹¹¹ Max Loof, *Tufani. Sturm über Deutsche-Ostafrika*, Berlim, 1938.

¹¹² Alan Mcgregor, *Contrary Winds. Zeppelins Over the Middle East*, Saudi Aramco World, 45 (4), 1994: 8-17.

¹¹³ Paul Von Lettow-Vorbeck, *As minhas memórias de África*, Évora, 1923: 345; Hoyt: 409-440.

Uma das peças do *Königsberg* voltou a ter actuação a bordo de um navio alemão, no Lago Tanganica, o *Graf von Götzen*, de 1575 toneladas. A história deste pequeno navio de passageiros é das mais fascinantes, pelo que vale a pena dedicar-lhe aqui algumas linhas¹¹⁴. Construído na Alemanha em 1913, foi transportado desmontado, em 5000 caixotes distribuídos por três cargueiros, para Dar es Salaam. Deste porto seguiu por caminho-de-ferro para Kigoma, na margem do lago, onde foi montado e lançado em 5 de Fevereiro de 1915. Foi então armado com uma peça de 105 mm do *Königsberg* e com outra menor, de 88mm, que fora transportada pelo cruzador para a eventualidade de transformar alguma presa em cruzador auxiliar, o que nunca aconteceu. Este navio garantiu o domínio do lago pelos alemães até ao seu afundamento voluntário a 26 de Julho de 1916. Reflutuado em 1927 e reparado, agora como *Liemba* (Lago), desde então tem continuado a navegar, com algumas interrupções, as águas do Tanganica, constituindo um extraordinário exemplo de longevidade, bem merecendo ser preservado como testemunho insubstituível de um século de história euro-africana.

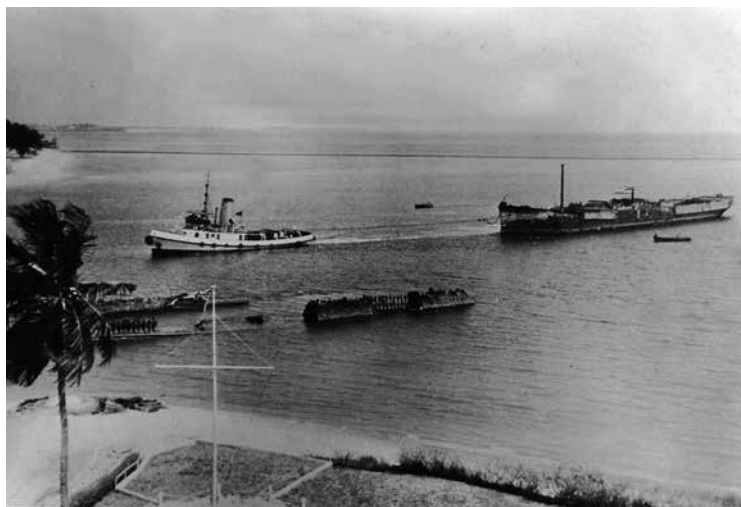


Fig. 34 – O casco do *Kronborg* a reboque em Dar es Salaam, em 1956, a caminho da demolição (*apud* Patience).

No início da II Grande Guerra foram afixados em Paris grandes painéis com um mapa-mundo indicando os territórios aliados e exibindo a seguinte legenda: *Nous vaincrons parceque nous sommes les plus forts*¹¹⁵. Esta afirmação, um tanto ousada, continha uma verdade que o futuro confirmaria, repetindo-se a situação verificada no conflito anterior. Ou seja, para triunfar não basta o domínio terrestre, sem que se obtenha o

¹¹⁴ Kevin Patience, *Shipwrecks and Salvage on the East African Coast*, Bahrain, 2006: 133-134; Sarah Paulus e Rolf Wackenberg, *Von Goetzen bis Liemba*, Berlim, 2016.

¹¹⁵ Eddy Bauer, *História polémica da Segunda Guerra Mundial*, 2, Lisboa, 1967: 33.

domínio do mar, subentendido nos territórios ultramarinos presentes no mapa. É indiscutível a coragem dos marinheiros alemães, mas a inconveniente posição geográfica dos Impérios Centrais ditou o resultado final, pois a ofensiva submarina generalizada, se causou problemas à Grã-Bretanha, falhou em contrariar o bloqueio aliado e causar perdas significativas à *Grand Fleet*.

Quanto aos navios alemães em águas ultramarinas em Agosto de 1914, parece ter havido falha de planeamento por parte do *Admiralstab*, talvez resultante da incredulidade com que se encarava um conflito com o Reino Unido, que ocorreu em consequência de reacções em cadeia, determinadas pelo jogo de alianças tecido na Europa¹¹⁶. Talvez parte desses navios conseguisse escapar aos perseguidores, se lhes tivessem atribuído outra missão que não a de atacar o comércio aliado (*Handelskrieg*), no que tiveram relativo êxito, mas apenas num curto lapso de tempo. Recordamos que os navios que mais se destacaram, o *Emden* e o cruzador auxiliar *Prinz Eitel Friedrich*, capturaram ou destruíram respectivamente 24 e 11 navios, contribuindo para criar um efeito moral muito mais gravoso do que as perdas em si.

Também parece certo que, no Pacífico, se os Aliados tivessem iniciado rapidamente a caça ao *Ostasiengeschwader* em vez de definirem como prioridade a ocupação das pequenas colónias alemãs, conseguiriam causar muito cedo problemas graves, o que, não acontecendo, deu margem de manobra aos alemães. Mais uma vez, a falta de bases seguras e a perda das estações de rádio de onde poderiam receber instruções, acabou por se revelar factor decisivo, o que de alguma forma explica a opção aliada, com o factor tempo a favor. Todos estes navios poderiam, na verdade, ter sido mais úteis reforçando a *Hochseeflotte*, ainda que tenham contribuído, indiscutivelmente, para dispersar forças inimigas significativas, criando uma oportunidade estratégica desperdiçada.

Vale a pena, pois é justo fazê-lo, sublinhar a acção dos carvoeiros que alimentaram os navios de combate no Pacífico e no Índico, sobre os quais se tem escrito muito menos, talvez por se lhes atribuir menor estatuto. Ora a verdade é que, sem carvão e sem munições, não se podia fazer a guerra. Gravíssimo era o problema do municionamento, que desde o início da guerra definia um limite de validade operacional, esgotado com o último disparo. Basta lembrar que os cruzadores blindados dispunham de 700 granadas para as quatro peças de 210 mm, e os cruzadores ligeiros dispunham de 150 granadas para cada peça de 105 mm.

Apesar da gesta cultivada na Alemanha em torno da força comandada por Von Spee, do *Emden* e do *Königsberg*, perdas são perdas, isto já sem considerar as baixas, idênticas às da Jutlândia, superiores a 2000 só no caso do *Ostasiengeschwader*, representando excelentes equipagens e experimentados oficiais. Os navios perdidos, dois cruzadores blindados e quatro cruzadores ligeiros, importaram no total de 63585000 Marcos, cabendo quase metade ao *Scharnhorst* e ao *Gneisenau*, evidenciando o que foi o esforço

¹¹⁶ Lawrence Sondhaus, *A Primeira Guerra Mundial. História completa*, São Paulo, 2013: 17-53.

financeiro para construir uma frota que, afinal, parecia destinada à diplomacia e a um efeito dissuasor. Por isso, consideramos uma verdadeira aventura o que se passou com as unidades coloniais da *Kaiserliche Marine*, aventura vivida simplesmente no cumprimento do dever.

Finalmente, devemos lembrar as sequelas memorialistas dos acontecimentos¹¹⁷, visíveis ao mais alto nível na atribuição a navios da *Kriegsmarine* da nomenclatura das unidades perdidas, cabendo ao coraçado *Admiral Graf Spee* celebrar o comandante germânico. Como a História se repete, a Alemanha, na II Grande Guerra, apesar de, em 1941, ocupar grande parte da Europa e do Norte de África, falhou o domínio do mar no Canal da Mancha e no Mar do Norte, recorrendo de novo ao curso, inclusive através de grandes unidades de superfície contra os comboios no Norte da Europa, e ao uso, de forma alargada, da arma submarina, sobretudo no Atlântico. Fica a pergunta: pode uma superpotência terrestre vencer um conflito global sem controlar o mar? A resposta parece clara.

ABREVIATURAS

Australian War Memorial = AWM

Bundesarchiv = BA

Imperial War Museums = IWM

Library of Congress = LC

United States Navy Historic Center = USNHC

¹¹⁷ Mark Jones, Graf von Spee's *Untergang* and the Corporate Identity of the Imperial German Navy, in Duncan Redford, *Maritime History and Identity: The Sea and Culture in the Modern World*, 2013, Londres: 183-204.

A GRANDE GUERRA

DOIS ‘RELATÓRIOS’ DO SEGUNDO-TENENTE AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ DURANTE A GRANDE GUERRA, 1917-1918

Comunicação apresentada pelo académico
João Abel da Fonseca, em 16 de maio

Américo Deus Rodrigues Thomaz nasceu em Lisboa, a 19 de Novembro de 1894, filho de António Rodrigues Thomaz, abastado negociante estabelecido na capital, que chegou, durante alguns anos, a liderar o Partido Progressista em Alcântara, e de Maria da Assunção Marques Thomaz.

Concluídos os estudos primários, ingressou no Lyceu Nacional de Lisboa, conhecido como Liceu do Carmo, em 1905. Em 20 de Janeiro de 1906, fruto duma reorganização governamental, passou a funcionar naquelas instalações, sediadas no Palácio Valadares, ao Carmo, o Lyceu Central da 3ª Zona Escolar de Lisboa, sendo que a 1 de Março desse mesmo ano, as aulas foram transferidas para um edifício alugado na Rua do Sacramento, à Lapa, razão pela qual passou a ser conhecido como Liceu da Lapa. Dado que o espaço se veio a mostrar pouco adequado, foi decidida a compra de um terreno e promovida a construção de um edifício de raiz, da autoria do arquitecto Ventura Terra, que abriu as portas a 17 de Novembro de 1911, passando-se então a chamar Lyceu Central de Pedro Nunes. Américo Thomaz aí viria a concluir, em 1912, o ensino secundário. Fica, deste modo, justificado o facto de serem muitos os artigos em que se aponta ter frequentado, sucessivamente, os liceus do Carmo, da Lapa e de Pedro Nunes.

Entre 1912 e 1914, frequentou a Faculdade de Ciências de Lisboa, criada a 19 de Abril de 1911, sucessora que foi da antiga Escola Politécnica de Lisboa, tendo-se matriculado nas cadeiras preparatórias de admissão à Escola Naval. Depois de uma primeira tentativa, em 1913, em que fora rejeitado na inspecção médica por falta de robustez física¹, e de ter feito no ano lectivo de 1913/1914 os preparatórios para a Escola de Guerra, ingressou, neste último ano, na Escola Naval com o melhor resultado a nível nacional nas cadeiras preparatórias, concluindo o curso em 1916, com a melhor classificação do ano, pelo que lhe seria atribuído o Prémio Visconde de Lançada, só entregue em Julho de 1917².

¹ Cf. Sítio do Museu da Presidência da República, entrada Presidentes – Estado Novo. http://www.museu.presidencia.pt/presidentes_bio.php?id=121 Consultado em 14-Maio-2017.

² Cf. Idem, *ibidem*.

Pela consulta da *Lista da Armada* de 1916³, vamos encontrar Américo Thomaz na rubrica ‘Escola Naval – Corpo de Alunos da Armada’, no item ‘Aspirantes de Marinha – 3º ano’, com o n.º 349 na Classe, sendo referido como data do primeiro alistamento a de 31 de Agosto de 1914, a mesma da promoção a Aspirante (a guerra já havia começado, em 28 de Julho). Na *Lista da Armada* de 1917⁴, ainda na mesma rubrica, mas agora no item ‘Guardas-Marinhas’, com o n.º 332 na Classe, ocorre registada a promoção àquele posto em 2 de Maio de 1917. Pela *Lista da Armada* de 1918⁵, mantendo o mesmo n.º 332 na Classe, ficamos a saber a data da promoção a Segundo-Tenente, ocorrida a 2 de Novembro de 1918, escassos dias antes do final da Grande Guerra (11-11-1918). Nesta mesma *Lista da Armada* de 1918, ocorre o nome do Guarda-Marinha António Rodrigues Janeiro, com o n.º 328 na Classe, referindo-se a data de 19 de Agosto de 1912 como a do primeiro alistamento e da promoção a Aspirante, e ao posto seguinte, em 19 de Junho de 1916. Uma nota de rodapé esclarece, porém: “Desaparecido em combate contra os alemães, no dia 27 de Maio de 1916, no rio Rovuma (África Oriental Portuguesa)”. A não existir erro na data da promoção indicada, esta só teve publicação já após a morte do malgrado oficial. O que podemos concluir pela comparação das datas de frequência na Escola Naval é que este último foi contemporâneo de Américo Thomaz, distanciando-os meros quatro números na Classe. Em homenagem à memória daquele combatente, precocemente falecido, viria a ser atribuído o seu nome ao navio auxiliar ‘Guarda-Marinha Janeiro’, posteriormente, comandado pelo Guarda-Marinha Américo Thomaz, entre 21 de Setembro e 20 de Outubro de 1917.

Consultada a *Lista da Armada* de 1919⁶, encontramos o Segundo-Tenente Américo Thomaz, com o n.º 300 na Classe e o n.º 9 no Quadro, colocado na 4.ª Repartição da 3.ª Direcção-Geral, encontrando-se referidas três condecorações só agora averbadas, a saber: a Medalha de prata ‘Comemorativa das Campanhas do Exército Português’ (MCCp); a Medalha de prata de ‘Coragem, Abnegação e Humanidade’ (MpCAH) e a Medalha militar de prata da ‘Classe de Bons Serviços’ (MPII).

Perguntarão os auditores o que nos levou a iniciar uma investigação no Arquivo Histórico da Marinha sobre a figura do que viria a ser o Almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz, durante este período da Grande Guerra, entre 1916 e 1918? Durante uma conversa mantida com o então Vice-Almirante reformado Eugénio Sequeira Araújo, corria o ano de 1984, referiu-se este a que lhe haviam sido mostrados, pelo Vice-Almirante Tengarrinha Pires, dois ‘Relatórios’ da autoria do então Segundo-Tenente Américo Thomaz, a propósito de missões em que participara durante a Grande Guerra. O comentário suscitado foi, a par do rigor técnico e dos conhecimentos profundos, sujeitos a análise, que os textos evidenciavam, a esmerada qualidade e clareza dos documentos,

³ Cf. *Lista da Armada* de 1916, Lisboa, Imprensa Nacional, 1917, p. 10.

⁴ Cf. *Lista da Armada* de 1917, Lisboa, Imprensa Nacional, 1918, p. 17.

⁵ Cf. *Lista da Armada* de 1918, Lisboa, Imprensa Nacional, 1919, p. 16.

⁶ Cf. *Lista da Armada* de 1919, Lisboa, Imprensa Nacional, 1920, p. 66.

escritos num Português exemplar. Na altura, pensámos que ainda um dia nos dedicaríamos ao estudo de tais 'Relatórios'. Encontrámos, agora, ocasião apropriada para iniciar tal trabalho. Acontece que, embora a vontade fosse muita, esbarrámos com um acidente de percurso: a recente legislação não permite o acesso à consulta, nos arquivos do Estado, dos processos individuais de cidadãos falecidos há menos de 50 anos. Tal realidade com que nos confrontámos impunha que tentássemos recorrer à documentação oficial publicada, para que, percorrendo-a, exaustivamente, ao longo dos anos, nas mais variadas fontes impressas, ou na documentação manuscrita dos navios ou das repartições, aí viéssemos a encontrar o que procurávamos. Bem se pode compreender que uma tal tarefa dilatou, substantivamente, o tempo de pesquisa que julgáramos suficiente.

Para tentarmos obviar aos escolhos da navegação, procurámos possíveis informações disponíveis – dados com registo de locais e datas que abrissem pistas de investigação. Assim aconteceu no sítio do Museu da Presidência da República, onde pudemos ler:

“Já após a entrada de Portugal na I Guerra Mundial, Américo Tomás é colocado na Escola de Torpedos (Janeiro 1917), embarcando poucos dias depois, como aspirante, no cruzador Vasco da Gama. Termina os tirocínios na Escola de Torpedos e em hidrografia no mês de Abril, sendo no mês seguinte promovido a guarda-marinha.

É então mobilizado para a I Guerra Mundial. Realiza serviço de escolta aos comboios marítimos que se dirigem ao Norte de França e a Inglaterra, a bordo do cruzador-auxiliar Pedro Nunes, do cruzador Vasco da Gama e do contratorpedeiro Douro. Entre Setembro e Outubro do mesmo ano [1917] comanda a traineira Guarda-Marinha Janeiro, fazendo a protecção dos navios de pesca ao largo do rio Tejo e do Cabo da Roca. Em 1919, após ser promovido a segundo-tenente (1918), embarca no contratorpedeiro Tejo como oficial imediato do navio. Recebe, pelo seu bom desempenho nas missões que lhe são cometidas, diversos louvores, bem como [três condecorações] (todas em 1919). Seguem-se as promoções a primeiro-tenente (1922), capitão-tenente (1931), capitão-de-fragata (1939), [...].

Em Outubro de 1919, ingressa nos Serviços Hidrográficos do Ministério da Marinha, onde permanecerá até 1936. Em 1920, embarca no navio hidrográfico Cinco de Outubro, que tem por missão efectuar o levantamento hidrográfico da costa portuguesa. Em 1924, é nomeado comandante interino do mesmo navio e, em 1931, comandante efectivo. No mesmo ano assume também, a título efectivo, o comando da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal. No desempenho deste cargo publica os planos hidrográficos da barra do Porto de Lisboa, da Berlenga, e dos ilhéus das Estelas e dos Farilhões. Mais uma vez o seu desempenho é reconhecido, com a concessão de diversos louvores e condecorações como o grau de oficial da Ordem [Militar] de Sant'Iago da Espada, a 5 de Outubro de 1928 e o de comendador da Ordem Militar de Avis, a 5 de Outubro de 1932.

Desempenha vários cargos em organismos ligados à oceanografia e às pescas, integrando a Comissão Técnica de Hidrografia, Navegação e Meteorologia Náutica (1924), o Conselho de Estudos de Oceanografia e Pesca (1931), a comissão responsável pelo

estudo da mudança do Centro da Aviação Naval da costa de S. Jacinto, em Aveiro, para a Murtosa (1932) e funções como perito junto do Conselho Permanente Internacional para a Exploração do Mar (1932).

Em 1933 o navio Cinco de Outubro, que comandava, é encarregado do transporte do Presidente da República, Óscar Carmona, numa viagem ao Algarve. A viagem de regresso não se faz sem alguns percalços, devidos a uma tempestade no mar. No entanto, os problemas não são de monta. Aliás, a tripulação do navio será recompensada com um louvor pela “inexcedível correcção e disciplina da guarnição e a eficiência do navio”, e Américo Tomás é condecorado, a 9 de Maio de 1934, com o grau de comendador da Ordem Militar de Cristo. Neste mesmo ano toma posse como vogal-adjunto da Comissão Central de Pescarias. É convidado a chefiar a Missão de Delimitação das Fronteiras de Angola, a Missão Hidrográfica do Zaire e a Missão Geográfica de Cabo Verde”⁷.

Munidos desta ajuda preciosa, entendida como informação fidedigna, iniciámos a busca no Arquivo Histórico da Marinha, iniciando-a pela consulta da documentação afecta aos navios, a saber: Cruzador ‘Vasco da Gama’, *Núcleo* N.º 180 e *Diário Náutico* referente ao período 16/17-3-1915 a 14-8-1922; Vapor [Patrulha] ‘Guarda-Marinha Janeiro’, *Núcleo* N.º 257 e *Livro de Serviço* referente ao período 17-5-1917 a 26-11-1917; Cruzador-auxiliar ‘Pedro Nunes’, *Núcleo* N.º 112; Contratorpedeiro ‘Douro’, *Núcleo* N.º 133 e Contratorpedeiro ‘Tejo’, *Núcleo* N.º 131, num total de cerca de 900 páginas manuscritas, distribuídas por 21 documentos. Encontrámos referências à presença a bordo do Guarda-Marinha e, mais tarde, Segundo-Tenente Américo Thomaz, mas não lográmos topar qualquer texto relativo aos ‘Relatórios’ ou aos louvores supracitados.

Pela consulta da *Ordem da Armada* N.º 9 (Série A), referida a 30 de Setembro de 1919, na página 1 041, pudemos ler o texto da Portaria 1:933, de 2 de Agosto:

“Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, aprovar a lotação das traineiras *Tenente Roby* e *Guarda-marinha Janeiro*, que faz parte desta portaria e baixa assinada pelo Contra-almirante Major General da Armada. Paços do Governo da República, 2 de Agosto de 1919. O Ministro da Marinha, Silvério Ribeiro da Rocha e Cunha.

⁷ Cf. Sítio do Museu da Presidência da República, entrada Presidentes – Estado Novo. http://www.museu.presidencia.pt/presidentes_bio.php?id=121 Consultado em 14-Maio-2017.

Lotação das traineiras «Tenente Roby» e «Guarda-marinha Janeiro», a que se refere a portaria desta data.

Mestre, sargento-ajudante de manobra	1
Encarregado de máquina, cabo fogueiro	1
Cabo de marinheiro	1
Primeiros ou segundos artilheiros	2
Primeiros ou segundos fogueiros	3
Primeiros marinheiros	2
Primeiro ou segundo marinheiro, timoneiro sinaleiro	1
Primeiro Grumete	1
Total	12

Majoria General da Armada, 2 de Agosto de 1919. O Major General da Armada, *Júlio Galis*, Contra-almirante.

Lamentamos não ter podido corresponder àquilo a que nos havíamos proposto mas, prosseguindo a investigação, por forma a ter o estudo concluído a tempo da sua publicação nas *Memórias* de 2017, tal não veio a ser possível dado que as imposições legais, em vigor, não permitem a consulta do processo individual do visado, uma vez que não está decorrido o tempo competente previsto na lei.

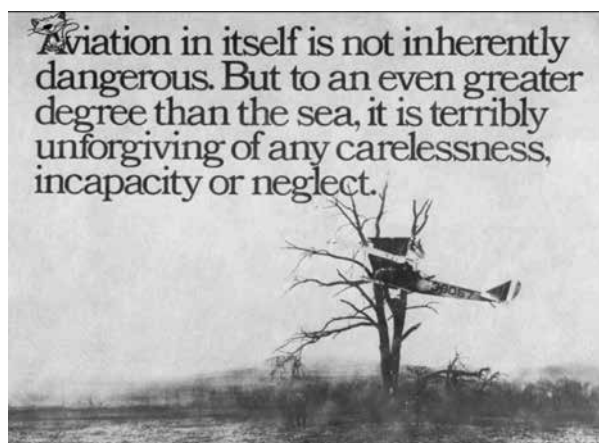
A carreira militar naval de Américo Deus Rodrigues Thomaz, sucintamente, sumariada no sítio do Museu da Presidência da República acima referido, e a sua acção com Ministro da Marinha, não deixam dúvidas sobre os relevantíssimos serviços que prestou à Armada, à Marinha Mercante Portuguesa e às Pescas, desempenhando missões nacionais e internacionais da maior importância, a elas emprestando qualidades excepcionais de competência técnica e científica, reconhecidas, mesmo, além-fronteiras. Razões tiveram os Membros do Centro de Estudos de Marinha, organismo que precedeu a Academia de Marinha, quando o elegeram, por unanimidade, seu Presidente Honorário, na sessão plenária do ano de 1970. A História não se faz a apagar nomes, nem a ignorar acontecimentos, como não serve para julgar ou proclamar *exemplar*, em anacronismos delirantes.

Honra lhe seja!

A GRANDE GUERRA

**A AVIAÇÃO NACIONAL NA I GUERRA MUNDIAL:
UMA ACTUAÇÃO QUASE DESCONHECIDA**

Comunicação apresentada pelo académico
João José Brandão Ferreira, em 16 de maio



Introdução

Como julgo que saberão – embora a divulgação tenha sido pobrezinha – desde 2014, que estamos a comemorar simultaneamente, o Centenário da Aviação Militar e da I Guerra Mundial, esse grande conflito que alguém crismou da “guerra que ia acabar com as guerras”...

Estas comemorações irão terminar em 2018. O ano que corre, no entanto, marca os 100 anos em que Portugal entrou “oficialmente” no conflito, dado que foi o ano em que a Alemanha e Portugal se declararam mutuamente, guerra. A última vez em que fizemos e nos foi feita, tal declaração.

Tal ocorreu apenas em 9 de Março de 1916 – apesar de as Forças Armadas Portuguesas já se encontrarem em campanha, em Angola, Moçambique e no Mar, desde 1914.

A memória da participação portuguesa no conflito – que ocorreu num clima de grande dramatismo – foi sendo esquecida ao longo do tempo, não só pela distância temporal como também, por nunca ter havido interesse político em lhe dar realce, dado a nossa participação concreta ter tido aspectos dramáticos, alguns até vergonhosos, ter

corrido de um modo geral mal e sendo causa de imensos sacrifícios para as tropas e a própria população civil.

E da nossa participação no teatro de operações europeu se ter revestido de enorme controvérsia política e social.

Por tudo isto, o que nos lembramos hoje apenas tem remotamente a ver com a ida do Corpo Expedicionário Português (CEP) para a Flandres, talvez porque da Batalha de La Lys se fazer anualmente uma comemoração, promovida pela Liga dos Combatentes, notável instituição, nascida em 1922, justamente para que a memória daquele terrível conflito não se perdesse e também com objectivos de solidariedade social para com os ex-combatentes e suas famílias.

Por isso hoje praticamente ninguém tem a noção de que o nosso País combateu em quatro teatros de operações distintos, a saber:

- Angola (desde 1914);
- Moçambique (desde 1914);
- Mar: Atlântico Central e Sul e no Índico (desde 1914);
- Flandres (desde 1917).

E, também, que foi pedido um esforço enorme a todos – onde se deve destacar a Marinha Mercante e de Pescas – que chegou a originar racionamentos entre a população civil.

Por último, mas não menos relevante, temos a registar o último dos esquecimentos: a participação da Aviação, que estava a dar os primeiros passos, isto é, a realizar os primeiros voos!

Preâmbulo

"O céu está prestes a se tornar um novo campo de batalha, tão importante quanto a terra e o mar... Para conquistar o ar, é necessário privar o inimigo de todos os possíveis meios de voo, atingindo do ar suas bases operacionais e centros produtivos. Nós devemos nos acostumar com essa ideia, e estar preparados".

Giulio Douhet, 1909.

A 1ª intervenção militar do “mais pesado do que o ar”, ocorreu, na Tripolitânia, em 1911, durante a Guerra entre a Itália e a Turquia. Isto claro, se não quisermos considerar a intervenção da aerostação militar na batalha de Flerus, em 1794.

As operações militares terrestres durante a IGM revelam-se de uma grande incompetência táctica, o que impediu que todos os contendores realizassem as suas concepções estratégicas o que, por sua vez, fez gorar os objectivos políticos.

Por isso se chegou a 1918 num impasse e com todos os principais intervenientes esgotados.

A razão principal é simples: os generais e almirantes tentaram, de um modo geral, combater uma guerra com armamento do século XX, usando táticas do século XIX. O resultado foi a carnificina de milhões de homens e o completo anulamento da manobra, pelo poder de fogo.

Como cedo se percebeu isto, os exércitos “enterraram-se” e fortificaram-se, tendo nascido a “guerra das trincheiras”.

Das principais inovações tecnológicas em termos de armamento, salientam-se:

- O desenvolvimento da metralhadora;
- O extraordinário aumento da capacidade da artilharia;
- O deslocamento de tropas por caminho – de - ferro;
- O aparecimento do submarino;
- A invenção do “tank”;
- A guerra química, com o lançamento de gases tóxicos;
- O desenvolvimento da arma aérea, sobretudo pelo reconhecimento, caça e bombardeamento.

É sobre este último ponto que versará esta intervenção, sobretudo naquilo que toca à aeronáutica portuguesa.

Antecedentes do Poder Aéreo

“Chamei Manuel Gouveia em Tripoli e disse-lhe:

– Você sabe Gouveia, que vamos cruzar um região perigosíssima e o voo é longo, cerca de 1000 quilómetros. Os perigos multiplicam-se, se formos obrigados a aterrar a morte é certa.

No deserto ou morremos de fome, se não encontrarmos ninguém, ou morremos decapitados, se alguém nos vir.

No mar, tão deserto como o deserto, se procuramos esse refúgio a morte é certa também, se você quer vá para o Cairo num navio, nós o esperaremos aí.

Gouveia olhou para mim zangado e, um pouco malcriadamente – porque não o direi? – respondeu-me apenas:

–“O meu comandante parece que não me conhece, eu sou do Porto, da gente que deu o nome a Portugal.

– Bolas! Se é preciso morrer, morre-se”

Extraído do relatório da viagem aérea a Macau,
pelo Capitão Brito Pais - 1924

Impõe-se fazer um breve resumo do historial do nascimento da Aviação até ao início do primeiro conflito à escala mundial.

A invenção do Balão atribuída aos irmãos Montgolfier, em 1783, foi antecedida pela experiência da “Passarola”, invenção do Padre Bartolomeu de Gusmão, ocorrida em Lisboa, em 1709.

E é bom lembrar que a ânsia de voar causou a morte ao barbeiro sangrador João Torto que, em 20 de Junho de 1540, se terá atirado do alto da Sé de Viseu, munido de umas asas improvisadas. Foi a primeira vítima do “mais pesado do que o ar”, neste caso, ele próprio.



Bartolomeu de Gusmão apresentando o seu protótipo à corte de D. João V

Em 1876, o General Augusto Bon de Sousa elaborou um anteprojecto de organização de aeróstatos, como meio de observação e comunicação.

Esta ideia veio a ter concretização em 1886, com o início da instrução dos aeróstatos militares na Escola Prática de Engenharia, em Tancos, e aquisição do parque aerostático (tipo Lachambre).

Em 1905 foi proposta a aquisição de dois balões para apoiar a expedição ao Sul de Angola.

Deve ainda lembrar-se o voo dos irmãos Wright, efectuado a 17/12/1903, nos EUA, considerado o 1º voo em avião, a nível mundial.



1º voo dos irmãos Wright 17/12/1903

Mais tarde o brasileiro Santos Dumont repetiu a façanha, em Paris, em 23 de Outubro de 1906.



Santos Dumont – Paris- 23/10/1906

Em 1907 foi criada em Tancos a Escola de Aerostação Militar e efectuadas experiências com um balão “Spencer”.

Dois anos depois o Capitão Ribeiro da Fonseca esteve presente na Exposição Aero-náutica de Frankfurt e foi um dos fundadores do Aeroclube de Portugal, em 11/12/1909 (de que foi o sócio nº 1 e primeiro presidente).



O primeiro voo realizado por um português foi efectuado por Óscar Blank, em França; e o francês Armando Zipfel fez uma tentativa de voo, não homologada, no antigo hipódromo de Belém

O primeiro voo realizado por um português foi efectuado por Óscar Blank, em França; e o francês Armando Zipfel fez uma tentativa de voo, não homologada, no antigo hipódromo de Belém.

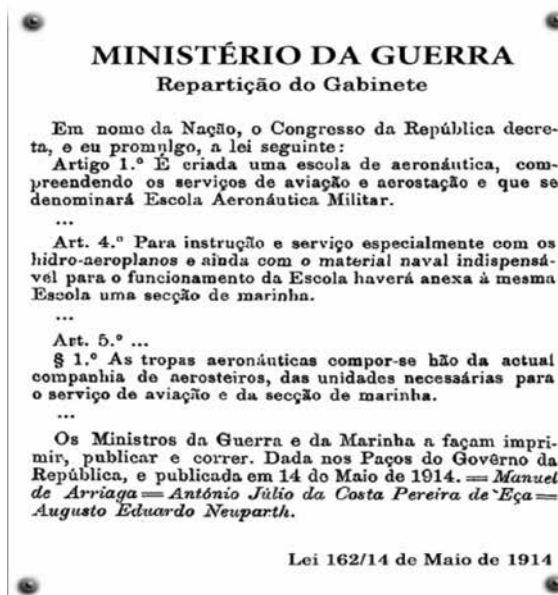
Aquele que viria a ser considerado como o primeiro voo ocorrido em Portugal, foi realizado pelo francês Julien Monet, também no hipódromo de Belém, em 27/4/1910, num Bleriot XI.

O primeiro português a voar no nosso país foi Alberto Sanches de Castro, que descolou no Mouchão da Póvoa de Santa Iria, em 10/9/1912, tendo efectuado quatro voos.



Alberto Sanches de Castro

O ano de 1912 vê entrar na Assembleia Constituinte, a 24 de Junho, o primeiro projecto de lei para a criação da Aviação Militar, cuja autoria pertenceu ao então deputado Dr. António José de Almeida.



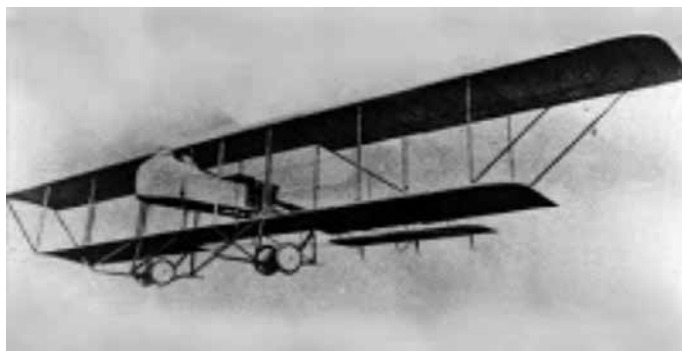
O Guarda Marinha de Administração Naval, Miguel Freitas Homem, ofereceu-se para ser o 1º piloto militar, o que não chegou a acontecer.

Após estudos efectuados por duas comissões nomeadas para estudar a implantação da aviação militar, é aprovada, em 14/5/1914 a proposta de lei que criou a Aeronáutica Militar, sendo Ministro da Guerra o General Pereira d'Eça e Presidente da República o Dr. Manuel de Arriaga.

Em 1915 abriu-se concurso para oficiais que quisessem frequentar o curso de pilotagem em Inglaterra, França e EUA, sendo aprovados 11, nove do Exército e dois da Armada.

Foram estes os “pioneiros”:

Capitão de Cavalaria Cifka Duarte
Tenente de Cavalaria Cunha Aragão
Alferes de Infantaria Carlos Beja
Alferes de Cavalaria Salgueiro Valente
1º Tenente de Marinha Sacadura Cabral
Tenente de Infantaria Santos Leite
Guarda Marinha António Caseiro
Capitão de Artilharia Norberto Guimarães
Tenente de Cavalaria Óscar Monteiro Torres
Tenente de Cavalaria António Maya
Alferes de Cavalaria Lello Portela



Farman MF-11 – 1º avião de instrução em Vila Nova da Raíinha

A 1 de Agosto de 1916 é, finalmente, inaugurada a Escola de Aeronáutica Militar em Vila Nova da Rainha que compreendia um quadro de 170 militares e civis, dando-se início, logo em Novembro desse ano, ao 1º curso de pilotagem em Portugal cujos instrutores saíram da fornada anterior.

Equipavam a Escola os aviões “Maurice Farman” 1911/12 e o “Deperdussion-B” e mais tarde adquiriram-se dois biplanos “Farman M.F-11”; cinco “Farman F-40”; dois “Caudron G-3” e um monoplano “Morane-Saulnier” tipo H. Em 1917, receberam-se sete biplanos de treino “Nieuport NI 83E-2”.

Foram admitidos 16 candidatos (15 do Exército e um da Armada) que constituíram aquele que ficou conhecido por “curso histórico de Vila Nova da Rainha”.

Foram brevetados em 10 de Maio de 1917, em cerimónia de pompa e circunstância, na Sociedade de Geografia de Lisboa, os seguintes abencerragens:

2º Tenente Eduardo de Vasconcelos (brevet nº 1)
Tenente de Engenharia Sarmiento de Beires
Alferes de Cavalaria Jorge Gorgulho
Tenente de Cavalaria João de Moura
Tenente de Infantaria Luís de Cunha e Almeida
Tenente de Infantaria António da Cunha e Almeida
Alferes de Cavalaria Paiva Simões
Alferes de Infantaria Olímpio Chaves
Alferes de Cavalaria Rosário Gonçalves
Tenente de Engenharia Durvall Portugal
Tenente de Engenharia Castro e Silva
Capitão de Cavalaria Joaquim Ramires



Curso “Histórico” de Vila Nova da Rainha – 1916

Deve ainda referir-se que o Capitão Ribeiro de Almeida foi o primeiro engenheiro aeronáutico português (tendo tirado o curso na Suíça), tendo fundado o Depósito Geral de Material da Força Aérea, em Alverca.

Em 28/9/1917 foi criado o Serviço de Aviação Naval, já a guerra ia avançada, cujo núcleo inicial foi colocado em Vila Nova da Rainha, equipado com hidroaviões de casco “F.B.A.” tipo B.

Todo o pessoal de Marinha foi depois transferido para o novo Centro de Aviação Marítima de Lisboa, localizado no Bom Sucesso, cujo 1º comandante foi Sacadura Cabral.

Foram entretanto recebidos quatro hidroaviões “Donnet - Denhant D.D.8” e dois “Tellier T-3” e, mais tarde ainda, seis hidros D.D.8 com motor de 200 cavalos.

Foi com esta grande pobreza de meios que se tentou organizar a participação da aviação militar no grande conflito em que Portugal estava envolvido.

A Participação das Forças Aéreas Nacionais

“Não digo que temos pouco,
Digo que não temos nada”.

(Ministro da Guerra, no Parlamento, referindo-se ao Exército, em 28/6/1914)

Esta participação pode dividir-se nos seguintes âmbitos:

- No envio da esquadilha expedicionária a Moçambique.
- Na tentativa de organização de um grupo aéreo para apoiar o CEP, na Flandres.
- No envio da esquadilha expedicionária a Angola.
- Na acção da aviação naval na Metrópole.

Vamos sucintamente lançar o nosso olhar sobre cada um deles.

A Esquadilha Expedicionária a Moçambique

“Mostra a história dos últimos tempos que para fazer a guerra todos os modos são bons, contando que se consiga esmagar o adversário. É natural, dado o extraordinário desenvolvimento que a aeronáutica militar tem tido por toda a parte que, logo aos primeiros sintomas de incumprimento de hostilidades, num período de efervescência dos povos caracterizadamente percursoros das grandes convulsões guerreiras, a mobilização aérea preceda e se antecipe à naval e terrestre”.

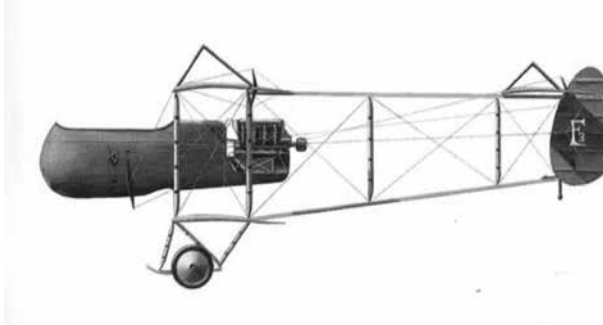
Capitão de Artilharia Paulo Fernandes
(Revista de Aeronáutica, Junho de 1913,
in artigo intitulado “Hegemonia dos Ares”).

A ida de uma esquadilha para Moçambique foi iniciativa do então Governador -Geral e Comandante Militar do território, entre Janeiro e Setembro de 1917, Dr. Álvaro de Castro.

Na Metrópole, foi encarregado o Capitão-Tenente Sacadura Cabral de organizar a esquadilha e de adquirir, em França, todo o material de apoio necessário. Este oficial deslocou-se àquele país, em Abril, a fim de adquirir quatro aviões Farman F-40 e quatro Caudron G-3 para a esquadilha destinada a Angola.

Dado que a França não forneceu os aviões em tempo, foram escolhidos três F-40 existentes em Vila Nova da Rainha, para que fossem desmontados e transportados por navio para Moçambique.

Cada avião podia transportar um piloto e um artilheiro/observador, e estava equipado com uma metralhadora Lewis de 7,7mm, à frente, podendo transportar ainda, diversas bombas ligeiras. A aeronave permitia uma autonomia de 02:20', com uma velocidade máxima de 110 km/h e um tecto de 3750 metros.



Farman F-40

A esquadilha – a primeira esquadilha operacional a ser formada - era constituída por três aviadores, três observadores e três mecânicos, respectivamente, Tenente de Cavalaria João Luís de Moura; Tenente de Cavalaria Francisco Cunha Aragão; Alferes de Cavalaria Jorge de Sousa Gorgulho; Tenente de Cavalaria Teodorico Ferreira dos Santos (que inicialmente a comandou); Tenente de Artilharia Santos Guerra; o Alferes de Infantaria (observador) Pinheiro Correa; Norberto Gonçalves e dois mecânicos franceses contratados à firma Farman.



Mocimboa da Praia – 1917 – transporte de uma carlinga de um F- 40

O vapor “Moçambique” que os transportava partiu do cais de Alcântara a 2 de Junho de 1917 e chegou a Mocímboa da Praia, a 3 de Agosto (32 dias).

Todo o material foi desembarcado e transportado à mão, dentro de caixas, até Mahunda, no planalto dos Macondes, a 300 m de altitude onde a base destinada à esquadilha tinha sido previamente preparada.

Esta localização tinha sido escolhida para permitir o apoio às operações no Niassa e também porque o QG português se tinha transferido para Mocímboa da Praia, em Agosto de 1917.



Alferes
Jorge Gorgulho 1º aviador
a morrer no ultramar português

A 7 de Setembro (apenas um mês depois!) iniciaram-se os voos de teste e de adaptação à pista.

Coube ao Alferes Jorge Gorgulho – único piloto presente – realizar o voo que correu com êxito, sendo o primeiro voo feito por um português no Continente Africano!

Porém, no voo realizado no dia seguinte, ocorreu uma tragédia, pois o avião entrou em perda e despenhou-se tendo-se incendiado. Jorge Gorgulho não resistiu aos ferimentos tornando-se também o 1º aviador português a falecer no Ultramar.



Restos calcinados do avião do alferes Gorgulho

O mecânico francês que tinha preparado o avião ficou tão abalado pela ocorrência que foi mandado regressar a França.

Deste modo a esquadrilha ficou no chão até chegarem novos pilotos em Novembro desse ano, os Tenentes João Luís de Moura e Francisco Aragão, que vieram nos navios que transportava a 4ª e última expedição militar enviada a Moçambique. Os voos recommearam em Dezembro.

Em Novembro, porém, os alemães invadiram o Norte de Moçambique e após o combate de Negomano, a 25 desse mês, as tropas portuguesas retiraram daquela localidade, ao mesmo tempo que chegaram informações dos ingleses, que se vieram a revelar falsas, de que os alemães se dirigiam para Chumba, o que precipitou a retirada do QG português para Mocímboa da Praia.

Os dois pilotos que não tinham ainda chegado à base aérea, razão pela qual os dois Farman não intervieram nas operações, ofereceram-se para integrar a 9ª Companhia Indígena conhecida pela “coluna dos irregulares” comandada pelo notável Capitão Neutel de Abreu, para irem ao encontro dos alemães em Chomba.



Os Farman F-40 no norte de Moçambique – 1917/8

O clima insalubre vitimou, entretanto, o segundo mecânico francês, que adoeceu, ficando incapaz para o serviço.

Deste modo, em Dezembro, apenas havia o mecânico português disponível para manter os dois aviões pelo que se solicitou mais dois mecânicos, aos ingleses, os quais chegaram a 17 de Janeiro de 1918.

Durante o mês de Fevereiro foram efectuados 38 voos, apesar das péssimas condições meteorológicas.

Entretanto o teatro de operações deslocou-se para Sul, mas como não havia qualquer infra-estrutura para apoiar as operações aéreas os aviões mantiveram-se em Mocímboa.

O Capitão Teodorico Ferreira dos Santos que comandava a esquadrilha, desde Junho de 1917, cedeu o lugar um ano depois, ao Capitão João Luís de Moura, que a comandou até ao final do conflito.

Em Agosto de 1918 chegaram a Mocímboa da Praia um outro mecânico francês e o Alferes Francisco Higinio Craveiro Lopes, que viria a ser Presidente da República, entre 1951 e 1958, e o 1º Marechal do Ar.



Capitão João Luís de Moura – último comandante da esquadrilha expedicionária a Moçambique

Após o Armistício, em 11 de Novembro de 1918, a base aérea manteve-se a operar até 2 de Dezembro, data em que os dois Farman foram para Lourenço Marques, via marítima.

A esquadrilha foi reconstituída no Alto da Matola com todo o material transferido do Norte, mantendo-se a operar até ser extinta por ordem do novo Governador Brito Camacho, em 1920.

O Grupo aéreo de apoio ao corpo expedicionário Português

“O dever do piloto de caça é o de patrulhar a sua área do céu e abater qualquer caça inimigo nessa área. Tudo o resto é disparate.”

Barão Manfred von Richthofen ¹

Por todo o ano de 1917 o governo português envidou esforços para constituir um grupo aéreo de apoio ao CEP.

¹ O mais célebre “As” alemão da I Guerra Mundial, que acabou abatido, depois de ter averbado 80 vitórias.

Para organizar e posteriormente comandar todos os meios aéreos, foi nomeado o Capitão Norberto Guimarães, em 2/7/1917. Este Grupo Aéreo teria três esquadrilhas: uma de caça e duas de reconhecimento e regulação de tiro aéreo.

Foi criada uma “esquadrilha inicial” para efeitos de mobilização e enquadramento do pessoal a enviar para França, a qual funcionou no Quartel de Artilharia 1, em Campolide.

Pretendia-se organizar um corpo de 60 pilotos e observadores e 40 mecânicos, para partirem para França e Inglaterra.

Os pilotos e observadores partiram para escolas em Avord, Pau, Istres, Cazaux e Juvisy; os observadores foram para Inglaterra e os mecânicos para a escola de St. Cyr, perto de Paris.

Nesse ano ainda, o General Gomes da Costa, comandante de uma das divisões do CEP, conseguiu integrar 31 pilotos e 31 mecânicos portugueses no “Groupe de Divisions d’Entrainment de Plessis-Belleville”.

Em Novembro de 1917 foi solicitado à Grã-Bretanha:

- 10 Caças SPAD, de 150cv e respectivo armamento;
- Material de apoio para as três esquadrilhas;
- Aviões de bombardeamento;
- Material de regulação de tiro e de fotografia aérea;
- Hangares e barracas que permitissem albergarem 10 aviões;
- Motores de reserva e sobressalentes, que permitissem operarem durante seis meses;
- Projectores e material para voo nocturno.

As relações entre as autoridades portuguesas e inglesas não eram, todavia, boas e não houve por parte dos nossos antigos aliados qualquer vontade em nos ajudar, tendo declarado, no mês seguinte, que não forneceriam nenhum material.

Entretanto durante o Golpe de Estado que levou ao poder o Major Sidónio Pais, em 8 de Dezembro de 1918, foi abatido com fogo de armas ligeiras, um Farman F-40, que sobrevoava o Parque Eduardo VII, tendo os seus ocupantes, Tenente António Caseiro e Alferes Martins de Lima, perecido.

Em Janeiro, os franceses a quem igual pedido de material foi feito, informaram que não estavam em condições de substituir os ingleses o que terminou com os esforços para constituir um serviço de aviação que pudesse vir a apoiar o CEP.

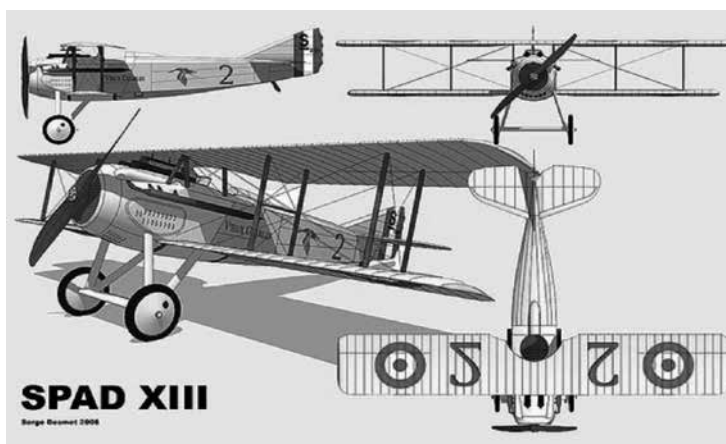
O capitão Norberto Guimarães não se conformou com este desfecho e tentou colocar pilotos e mecânicos portugueses a combater na linha da frente, integrados em esquadrilhas francesas, equipados com aviões “SPAD e Breguet”.

O comando francês exigiu treino adicional nestes aviões.

Em 31 de Março de 1918, porém, o ministro da guerra português, Tenente Coronel Freitas Soares, deu ordem de dissolução do Serviço de Aviação do CEP, mas a ordem não foi acatada em França.

Em 3 de Abril, o “Bureaux des Alliés” deu indicação aos pilotos portugueses, Tenentes Ulisses Alves e Pereira Gomes para seguirem para a esquadilha 263 e, em Maio, para os Capitães António da Cunha e Almeida e Luís da Cunha e Almeida (que eram irmãos), para se integrarem na esquadilha de caça “Spad 79”.

Em 26 de Maio de 1918 o governo português deu ordem de regresso imediato a Portugal a todos os pilotos. O Capitão Norberto Guimarães regressou a Lisboa mas muitos pilotos ignoraram a ordem e mantiveram-se a combater em esquadilhas francesas até ao fim da guerra.



Foram 13 os pilotos portugueses que se mantiveram nestas condições:

Piloto	Esquadilha	Base	Avião
Capitão Óscar Monteiro Torres	SPA-65	Soissons	SPAD7-C1
Tenente Pedro E. J. da Silveira	C-278	Laon	Sopwith 2
Alferes Eduardo S. Moreira	C-278	Laon	Sopwith 2
Tenente José F.A. Cabrita	ESQ-218	Soissons	Handley-Page
Capitão José J. Ramires	N-158	Laon	BR 14-A2
Alferes João S. Valente	N-158	Laon	BR 14-A2
Tenente Ulisses A. Alves	SAL-263	Laon	Salmon 2
Tenente Pereira C. Júnior	SAL-263	Laon	Salmon 2
Tenente António de Sousa Maya	SPA 124	La Noblett	SPAD 13-C1
Tenente José B. Santos Leite	SPA 124	La Noblett	SPAD 13-C1
Alferes Alberto Lello Portela	SPA 124	La Noblett	SPAD 13-C1
Tenente António da Cunha e Almeida	SPA 79	Montdidier-Noyon	BR 14-A2
Tenente Luís da Cunha e Almeida	SPA 79	Montdidier-Noyon	BR 14-A2

A estes pilotos veio juntar-se o 1º Sargento Paulo de Sousa Gomes, do 1º Regimento da Legião Estrangeira, que obteve o brevet de piloto em Chalons, batendo-se bravamente na Esquadilha F-2, tendo efectuado mais de 300 horas de voo. Foi promovido a Alferes miliciano piloto aviador e condecorado com as Cruzes de Guerra portuguesa e francesa.

O Tenente António J. Brito Pais, que pertencia à Companhia de Sapadores de Caminho de Ferro, estando em França, especializou-se em motores de avião, tendo prestado serviço como mecânico, na esquadilha SPA-124, em apoio aos pilotos portugueses.

O Capitão Rui da Cunha Menezes organizou o grupo de observadores do CEP, em 5 de Novembro de 1917, tendo ficado prontos em Janeiro de 1918.

Os observadores foram treinados para o serviço em balões cativos de observação e, ao contrário dos pilotos, já utilizavam paraquedas.

Os balões elevavam-se entre os 500 e 1000 metros acima do solo e estavam ligados por cabo de arame a um sarilho montado num camião.

Os pontos de observação do sector português eram seis e situavam-se em Convent; Heath, Robinson, Chapigny, Norton Ledge e Nook. Estes observadores trabalhavam em conjunto com os ingleses e permaneceram na frente até Abril de 1918. Os ingleses também destacaram seis aviões de reconhecimento, da 4ª Esquadra, a partir de 1 de Janeiro de 1918, que ficaram adstritos ao CEP, em seu apoio. Mais tarde foram aumentados para 12.

A ligação com o CEP era feita através do comando do Batalhão de Infantaria 8 tendo sido criada para o efeito uma “BIS”, “Branch Intelligence Section”.

De todo o pessoal que serviu em França destacaram-se os capitães Óscar Monteiro Torres e Lello Portela.



Major Óscar Monteiro Torres, morto em combate em 20/11/1917

O primeiro morreu em combate aéreo quando pilotava o seu SPAD S7C1#4268 sendo, até hoje, o único aviador português que faleceu nestas circunstâncias.

O combate ocorreu na zona entre Chemin des Dames e Laon, havendo notícias de que Monteiro Torres terá abatido, previamente, um avião de observação e um caça alemão.

O seu avião caiu em território alemão morrendo no dia seguinte devido aos graves ferimentos que recebera. Os alemães prestaram-lhe honras militares e foi postumamente condecorado com a Cruz de Guerra de 1ª classe.

Mais tarde, em 22/6/1930, o seu corpo regressou a Portugal via aérea, sendo escoltado por uma esquadrilha francesa, jazendo no cemitério do Alto de S. João, após funerais nacionais, com grande parte da população de Lisboa na rua.

Foi promovido a Major por distinção e condecorado com a Ordem da Torre e Espada.

Parece que, naquela altura, os heróis ainda não eram as estrelas de rock e uns tipos que dão uns pontapés numa bola...



Capitão Lello Portela

Lello Portela obteve, possivelmente, três vitórias (não estão devidamente documentadas) em combates aéreos e abateu um balão inimigo, durante as 22 missões de combate que realizou.

Foi promovido a capitão por mérito, obteve três citações do Exército Francês e recebeu a medalha francesa da Legião de Honra.

A Esquadrilha Inicial de Aviação viria, depois da guerra, ter terminado, a ser condecorada com a Cruz de Guerra de 1ª classe, em 18 de Fevereiro de 1921.

A Esquadilha expedicionária a Angola

“Não deixeis que ninguém toque no território nacional – conservar intactos na posse da nação os territórios de além-mar é o vosso principal dever. Não ceder, vender ou trocar ou por qualquer forma alienar a menor parcela de território, tem de ser sempre o vosso mandamento fundamental.

Se alguém passar ao vosso lado e vos segredar palavras de desânimo, procurando convencer-nos de que não podemos manter tão grande império, expulsai-o do convívio da Nação”.

General Norton de Matos

À semelhança do que se passou com Moçambique também para apoiar as operações em Angola, se organizou uma esquadilha da Aeronáutica Militar, apesar da altura em que ela se começou a formar as operações militares naquele território já estivessem praticamente terminado.

Foi também Sacadura Cabral que, em 1917, se encarregou a aquisição de nove bimotores G4, 18 motores de reserva, dois carros oficiais e dois hangares desmontáveis, para equipar a unidade.

A 25 de Junho de 1918 foi formada uma comissão presidida pelo Ministro da Guerra, Tenente Coronel Freitas Soares e composta pelos Major Castilho Nobre, Director do Serviço de Aeronáutica Militar, e Capitão Joaquim Ramos, para estudar e organizar tal esquadilha, que se destinava, mais tarde, a fazer a vigilância e o reconhecimento da toda a Província.

A Esquadilha foi comandada pelo Capitão António da Cunha e Almeida, tendo o equipamento e pessoal partido a 1 de Setembro de 1918, aportando a Moçâmedes 17 dias depois.

A base escolhida situava-se no planalto de Huila, marginando a estrada Lubango-Humpata, sendo o 1º aeródromo construído em Angola.

A viagem para transportar todo o material demorou seis meses e transformou-se num feito homérico!



Emílio de Carvalho junto a um Caudron G3 e pessoal mecanico - Huambo - 1923

A guerra, entretanto, já tinha terminado com a derrota da Alemanha e o fim da pacificação dos Cuanhamas e Cuamatos, mas a esquadrilha ia ter um começo azarado pois um incêndio, por imprevidência, logo destruiu um dos hangares perdendo-se grande parte do material.

Também no 1º voo de ensaio, efectuado pelo comandante da esquadrilha, o avião teve que fazer uma aterragem de emergência, ficando muito danificado.

Os restantes pilotos entretanto chegados eram os:

Tenente Carlos da Cunha e Almeida

Tenente Aurélio Castro e Silva

Tenente Rosário Gonçalves

Alferes Ângelo Felgueiras e Sousa

Alferes Ulisses Alves

Alferes Celestino Pais de Ramos

E os observadores:

Alferes Álvaro Pinto da Cunha

Alferes Jorge Metelo de Nápoles Manuel

Alferes José Carlos Piçarra

Alferes Manuel Amado da Cunha

E ainda um tesoureiro, o Alferes de Administração Militar Leonel Pereira da Cunha.

Como a guerra tinha acabado, gerou-se um conflito entre o governo central e o da colónia para saber quem sustentava a esquadrilha em termos orçamentais, pelo que os aviões não voavam por falta de ... gasolina!

A situação só veio a resolver-se com a nomeação do novo Alto - Comissário, General Norton de Matos, que transformou a Esquadilha no Grupo de Esquadilhas do Huambo, sendo o comando atribuído ao Capitão Luís de Cunha e Almeida (que servira numa esquadilha francesa). Este grupo foi extinto em 23/2/1924 e a Aviação Militar só renasceria em Angola, 36 anos depois.

O Serviço de Aviação Naval

“Por ares nunca dantes navegados”

(mote escrito na fâmula usada por Santos Dumont, parafraseando um célebre verso dos Lusíadas)

Enquanto tudo isto se passava no Exército, a Armada não estava parada.

Por Decreto de 28 de Setembro de 1917, foi criada a Aviação Naval, à data conhecida como “Aviação Marítima”. O mesmo decreto criava o Centro de Aviação Marítima de Lisboa, no Bom Sucesso, que ficou subordinado à Base Naval de Lisboa.

O primeiro Director da Aviação Naval foi o Capitão-de-Mar-e-Guerra D. Luís da Câmara Leme.

Pretendia ainda o Estado-Maior Naval, construir uma segunda estação aeronaval no Algarve junto à ilha da Culatra, em parceria com os franceses, que a falta de pessoal e demoras várias inviabilizaram o projecto.

Porém, as negociações encetadas com os franceses vieram a resultar, na organização de um centro de aviação francesa em Aveiro, (S. Jacinto) subordinado à Base Naval de Leixões.

Em Março de 1918 foi ainda criado na Ilha de S. Miguel – Açores – um centro aeronaval subordinado à Base Naval de Ponta Delgada, em cooperação com o governo americano.



Doca do Bom Sucesso em 1917

Até 1925 todos os pilotos da Aviação Naval foram formados no estrangeiro, nomeadamente em St. Raphael (França) e S. Diego (EUA) e Portorose (Itália).

A Base do Bom Sucesso começou a operar em 24 de Dezembro de 1917, com dois hidroaviões F.B.A. tipo B, bilugares, capazes de missões de reconhecimento marítimo de minas e submarinos.

Em 1918 chegaram dois aviões Tellier T3 de três lugares, de reconhecimento costeiro e combate anti-submarino.



Avião Tellier T3 do Serviço de Aviação Naval 1918-1928

Um destes aparelhos desapareceu no mar, em 23 de Agosto de 1918, quando efectuava uma missão de combate, nele perdendo a vida o Tenente Azeredo de Vasconcelos.

Em Agosto de 1918 foram recebidas mais seis aeronaves DD8 de três lugares, capazes de transportar 100 Kg de bombas e já dispondo de comunicações TST.

A área de actuação destas aeronaves situava-se entre o Cabo Espichel e o Cabo da Roca, chegando a cobrir uma área até 20 milhas da costa.

A base de S. Jacinto ficou concluída a 1 de Abril de 1918, tendo o 1º voo sido efectuado a 9 de Maio. Nela operaram oito hidroaviões DD8 franceses, comandados pelo Tenente Maurice Larrouy.



Hangar da estação aeronaval de S. Jacinto

Na base prestou serviço o 1º Tenente Tavares da Silva e algumas praças da marinha portuguesa.

A sua missão era a de patrulhar as águas desde a foz do Rio Minho até á foz do Mondego. Chegaram a ser travados três combates com submarinos alemães.

A base de Ponta Delgada chegou a ser equipada com quatro aviões Curtiss HS-1L e H5-2L, de 3 lugares.

Os americanos tentaram ainda operar na Ilha do Faial, mas tal não chegou a acontecer por a guerra ter entretanto terminado.

Epílogo

“A guerra é uma brutalidade inexorável que por muito tempo ainda, infelizmente, há-de exercer a sua terrível acção.

Aos países previdentes que sabem e querem zelar a sua independência compete, pois, tomar todas as precauções para sofrer nas melhores condições possíveis, as suas detestáveis consequências.”

António José de Almeida

(Introdução ao projecto de lei sobre Aviação Militar,
por si apresentado na Câmara dos Deputados,
em 24 de Junho de 1912)

Ainda antes do final da guerra e já com os ensinamentos que esta trouxe, reorganizou-se a Aeronáutica Militar que, até então, apenas dispunha do decreto fundador de 1914.

Deste modo, em 29 de Dezembro de 1918, foi publicado o Decreto-Lei nº 4529, que definia para o Serviço de Aeronáutica Militar, a existência da:

- Direcção da Aeronáutica Militar;
- A Comissão Técnica de Aeronáutica;
- Escola Militar de Aviação;
- Escola Militar de Aerostação;
- Tropas Aeronáuticas;
- Parque de Aeronáutica Militar.

Esta foi, verdadeiramente, a 1ª organização da Aeronáutica em termos operacionais e de sustentação, sendo o seu primeiro director o Major Castilho Nobre, oficial mais antigo ao Serviço da Aeronáutica Militar, com todos os requisitos para ocupar o cargo. Dependia directamente do Secretário de Estado da Guerra.

Este oficial, já Tenente Coronel, viria a falecer num acidente aéreo ocorrido no dia 10 de Abril de 1921, em que descolara, da Amadora, num “Nieuport” com outros cinco aviões, para ir sobrevoar e prestar honras fúnebres durante a transladação dos ataúdes com os corpos de dois soldados desconhecidos, um morto em África e outro em França, de Lisboa para a sala do Capítulo do Mosteiro da Batalha.



Sala do Capítulo do Mosteiro da Batalha na actualidade

Sendo Nobre de nome, morreu por uma causa também nobre: pela causa do Ar e ao Serviço da Pátria.

É já longa a lista necrológica daqueles que se podem incluir neste âmbito!

Conclusão

“Com os recursos provenientes das subscrições (cerca de 16.000 escudos) e com a verba de que actualmente o Ministério da Guerra pode dispor (cerca de 5.500 escudos) não se poderá, é certo, dar á Escola o desenvolvimento que seria para desejar...”

(Excerto do texto da introdução à lei publicada em Diário do Governo, em 14 de Maio de 1914, que cria a Escola de Aeronáutica Militar)

A criação da Aeronáutica Militar Portuguesa acompanhou desde cedo e sempre, a evolução do balão, do dirigível e do avião.

A Aviação Portuguesa esteve entre as primeiras, sem embargo da criação das suas estruturas iniciais ter sido muito prejudicada pela terrível situação política, económica, financeira e social que Portugal viveu, após a implantação da República.

Basta referir, que os primeiros aviões só puderam ser adquiridos por subscrição pública que rendeu, na altura, 62 contos de reis, como se pode verificar no incrível texto constante da citação acima referida!

Tal explica também, e por exemplo, que só mais de um ano depois do decreto de 23 de Maio de 1914, tenha saído em Ordem de Serviço do Exército, de 14 de Agosto de 1915, o convite para os oficiais e sargentos que quisessem frequentar o curso de pilotos.

A 1ª organização de uma aviação militar deu-se com a criação da “Aeronautical Division U.S. Army Signal Corps”, em 1 de Agosto de 1907.

Sem embargo a organização militar da aviação, apenas ocorreu em termos continuados após o Ministro da Guerra Francês, General Brun, ter adquirido dois aviões, em 1909, destinados especificamente a serem utilizados como arma.

A partir daí os diferentes países seguiram-lhe o exemplo.

Deste modo no início da I GM a França possuía 27 Esquadrilhas de oito aviões cada (e outras quatro nos seus territórios africanos); a Aviação Naval dispunha de 10 hidroaviões.

A Alemanha, por seu lado, dispunha de quatro Batalhões com cerca de 300 aviões; a Austro-Hungria dispunha também de 70 aparelhos, agrupados em esquadrilhas.

Na Grã-Bretanha, o Royal Flying Corps, dispunha de oito Esquadrilhas a 12 aviões cada.

Por sua vez a Rússia dispunha de 200 aviões, maioritariamente franceses, mas construídos no seu território, sob licença.

A Espanha, que se manteve neutral na I GM, dispunha de três Esquadrilhas somando 14 aviões; a Itália 12 Esquadrilhas a sete aviões cada e a Bélgica 40 aviões e 60 pilotos e observadores.

Finalmente (o trabalho não pretende ser exaustivo), os EUA estavam longe de ter um potencial aéreo que se compare às principais potências europeias, pois só dispunham de 12 aviões, seis hidroaviões e 30 pilotos.

Escusado será dizer que todos estes números subiram exponencialmente durante a escalada da guerra, e as baixas registadas acompanharam esta escalada.

Vejamos alguns exemplos:

- Entre 1914 e 1918 a aeronáutica francesa treinou 16.458 pilotos e cerca de 2000 observadores de voo; destes morreram em combate ou em acidentes aéreos, 5533, ou seja 29% do total. O número total de baixas nas tripulações francesas (mortos, feridos e capturados) foi de 7780, ou seja uns impressionantes 39% do total;
- Quanto aos alemães perderam 7780 homens em combate ou acidentes aéreos, em igual período de tempo. Não existem registos de quantos tripulantes os alemães treinaram, mas supõe-se que a percentagem de baixas seja superior aos franceses – e contam-se 3.128 aeronaves perdidas;
- Os números ingleses ainda são mais impressionantes: estima-se que o número de tripulantes incorporados, na Marinha e no Exército, tenha rondado os 22.000 pilotos e cerca de 2.600 observadores, dos quais 9.378 (38%) morreram em serviço. O total de baixas ascendeu, porém, a 16.623, o que representa 68% de toda a força! O tempo médio de vida de um piloto britânico, na frente francesa, no verão de 1916, era estimado em três semanas...

Como curiosidade refere-se que a primeira vitória aérea na I GM registou-se a 5 de Outubro de 1914. O Sargento-Ajudante Frantz e o seu mecânico Quenault, num avião “Voisin”, abateram um avião alemão “Taube-Aviatik”, sobre as linhas francesas.



De salientar que os combates entre aviões começaram com tiros de carabina e revólver e as bombas eram largadas à mão, só depois se montaram metralhadoras cujo problema de tiro só foi resolvido quando o holandês Fokker, ao serviço dos alemães, descobriu como sincronizar o motor/hélice com o tiro da metralhadora.

Comparada com a acção dos outros países beligerantes, a actividade da aviação nacional pode considerar-se modesta. Tal resultou da situação do país, atrás apontada e da grande controvérsia e oposição de que se revestiu o envio de tropas para o teatro europeu. E também pela pouca simpatia – para não lhe chamar outra coisa – que franceses e, sobretudo, os ingleses mostraram quanto ao envio do exército português para a Flandres.

Outra circunstância que prejudicou o desenvolvimento do emprego militar da aviação foi a descrença que a maior parte dos oficiais dos quadros permanentes, da altura, tinham em relação à nova arma aérea, fruto dos atavismos que sempre acompanham a evolução das coisas e dos homens.

Sem embargo deve referir-se que no Portugal da altura, houve sempre entusiastas da causa do Ar, (tanto militares como civis), gente consciente da importância do avião e da nova era que se afirmava e consciência, na elite do poder nacional, que era necessário dotar o país de capacidades militares que operassem na terceira dimensão do espaço.



Bartolomeu de Gusmão



Sacadura Cabral



Manuel Gouveia

Fez-se o possível por minorar a ameaça de submarinos e de minas no continente, com meios da aviação naval e tomou-se a decisão algo revolucionária de enviar duas esquadilhas expedicionárias para os dois maiores territórios africanos portugueses, devendo referir-se que para a defesa do Ultramar, nunca se regatearam esforços.

Este envio da aviação para Angola e Moçambique, apesar dos aviões não terem ido a voar, cabe naquilo que hoje se apelidaria de “projectão do Poder Aéreo”. Pois foram das primeiras que se fizeram em todo o mundo.

E, se era difícil operar na Europa, imagina-se fazê-lo na África daquele tempo...

Fecho

“Não basta saber voar: é preciso que o mundo conheça que os descendentes dos antigos pioneiros do Atlântico também sabem voar, como sabem navegar.”

Gago Coutinho
(Dezembro de 1933)

A importância da Aviação como vector militar, não alcançou a sua verdadeira projectão e importância, no decorrer da I Guerra Mundial. Tal só seria alcançado no segundo conflito à escala mundial, o que deu origem a que ganhasse jus a ser considerada um Ramo Independente à semelhança do Exército e da Marinha.

O espaço entre guerras foi também o do nascimento e consolidação do transporte aéreo civil.

Em Portugal as coisas foram sempre evoluindo, ao princípio devagar, devido às restrições financeiras, sofrendo um grande impulso e entusiasmo popular que as notáveis viagens aéreas dos portugueses proporcionaram.

Porém, só durante a guerra civil espanhola e da Segunda Guerra Mundial, as forças aéreas portuguesas ganharam organização e meios avantajados.

Foi porém a criação da Força Aérea (FA), em 1952, complementada pelos meios aéreos e de apoio, organização e tecnologia, que a nossa participação na NATO proporcionaram, que a FA se viria a consolidar como um corpo moderno, dinâmico e capaz de ombrear com as mais modernas forças aéreas europeias.

Mas foi preciso as extensas e prolongadas operações aéreas ocorridas durante as últimas campanhas ultramarinas, entre 1961 e 1975, para lhe dar a prova de fogo que lhe faltava, se assim se pode dizer, para lhe garantir a maioridade.



“CITUS, ALTIUS, FORTIUS”

Deste modo também se pode aplicar à Aviação Militar a paráfrase do lema olímpico “Citus, Altius, Fortius”, que quer dizer “mais alto, mais depressa e mais longe”: a verdadeira “religião” inicial dos aviadores.²

² Saudação à Força Aérea

“À luz fulgente da História
No seu intenso clarão
Brilham cheios de glória
Os feitos da Aviação

Que p’los céus veloz esvoaça
De cruz de Cristo a sangrar!
Levai-a na vossa Graça
Nossa Senhora do Ar!

Ala Arriba Força Aérea
Numa marcha triunfal
Eia, avante p’la Pátria
Ó Asas de Portugal!”

SESSÃO SOLENE INTEGRADA NAS COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 23 de maio

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional,

Se a preparação das sessões culturais da Academia de Marinha constitui um dever estatutário que o Concelho Académico executa com gosto, a preparação desta sessão, integrada nas comemorações do Dia da Marinha constitui, certamente, um ponto alto da programação anual.

A presença do Comandante da Marinha presidindo à sessão atribui-lhe brilho e responsabilidade acrescida que não enjeitamos, antes agradecemos.

Senhora Presidente da Academia Portuguesa da História, Senhor Presidente da Academia das Ciências de Lisboa, Senhor Presidente da Sociedade Histórica para a Independência de Portugal, Senhor Presidente do Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, Senhor Presidente do Centro de Investigação Professor Joaquim Veríssimo Serrão, Senhor Presidente da Comissão Portuguesa da História Militar, Senhores ex-Presidentes da Academia de Marinha, Senhores Membros Honorários, Senhores Académicos, Senhores Almirantes, Senhores Convidados, minhas Senhoras e meus Senhores.

O documento que regula o funcionamento da Academia de Marinha deixa claro que é sua missão “promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, as ciências, as letras e as artes e tudo o mais que diga respeito ao mar e às atividades marítimas”, especificando-se no artigo seguinte, de forma desdobrada, as diversas competências que deve exercer para cumprir a sua missão.

E assim tem feito ao longo dos anos, tentando equilibrar os temas pelas duas secções em que está organizada, convidando académicos seus ou especialistas de reconhecido mérito, organizando sessões conjuntas com outras Academias, ou com as outras instituições suas parceiras, quando os temas são transversais e ultrapassam o âmbito específico da Academia de Marinha, ou ainda quando efemérides de dimensão nacional ou internacional assim o justificam.

É uma constante do nosso pensamento não trabalhar de forma isolada e fomentar, sempre que oportuno, o trabalho conjunto com as instituições congéneres, sentindo-se que é recíproca esta forma de actuar.

Também tem sido nossa preocupação permanente não ficarmos agarrados ao passado, por muito importante que ele seja para entender o presente e saber perspectivar o futuro.

Mas, este jogo de equilíbrios e de escolhas tem deixado esquecido um tema, bem nosso e bem actual – a guerra. É um facto que temos trazido aqui guerras e batalhas passadas, mais no campo da história do que da arte, mas com esta direcção ainda não houve qualquer abordagem do tema sob o ponto de vista do que se situa a montante da guerra - a estratégia.

Trata-se de uma palavra cujo conceito se foi alargando ao longo dos tempos, já que nasceu para a guerra militar, mas que hoje não há político, economista, empresário ou comentador desportivo que não a utilize, poucas vezes no sentido certo, já que onde há conflito de interesses não há necessariamente uma guerra.

Entendemos ser esta uma boa oportunidade para o fazer, já que a sua importância se adequa a uma sessão solene em que se comemora a Marinha, não sendo despidendo saber-se que a estratégia tem sido o tema central do percurso académico de quem hoje preside à sessão.

Aliás, a pressão migratória que se prolongará no tempo, a rápida evolução tecnológica que todos sentimos no dia-a-dia e um claro ambiente de competição estratégica, que mesmo o olfacto mais insensível consegue detectar, e a que a Europa nunca ficará imune, recomenda que este tema seja agora revisitado.

Também por isso, para falar deste tema, não convidámos um dos que usam e abusam da palavra estratégia nas suas intervenções. Convidámos sim, quem sabe muito bem do que vai falar – o Senhor Comandante Luís Sardinha Monteiro, actualmente Chefe da Divisão de Recursos do Estado-Maior da Armada, estudioso destas matérias, e que sobre elas escreve com regularidade, mantendo a Marinha e a comunidade internacional a par dos pensamentos mais recentes e que fará a ponte entre o passado e o futuro, não deixando de focar os sinais a que devemos estar atentos.

Apresento-o em breves palavras: participou na primeira operação real efectuada pela NATO desde a sua fundação, durante a primeira guerra do Golfo; possui o mestrado e o doutoramento em *Navigation Technology* pela Universidade de Nottingham, tendo a sua tese de doutoramento sido agraciada em 2004 com o prémio internacional “Almirante Teixeira da Mota” da Academia de Marinha e com o prémio internacional “Almirante Gago Coutinho” da Sociedade de Geografia de Lisboa; possui o título de *Fellow of the Royal Institute of Navigation*, distinção apenas concedida às personalidades que mais se destacaram, a nível mundial, no âmbito da Navegação; comandou o N.E. Sagres entre 2011 e 2013 e prestou serviço no *Allied Command Transformation*, o comando estratégico da NATO, sediado em Norfolk, USA, período durante o qual publicou vários artigos sobre estratégia marítima em publicações norte-americanas, incluindo a prestigiada *Naval War College Review*; é autor ou co-autor de um número significativo de livros e artigos sobre estratégia e segurança e defesa, designadamente estudos sobre a obra do

Padre Fernando Oliveira, notável enciclopedista português do século XVI, que entre outros temas escreveu tratados sobre a arte da navegação, da construção naval e da guerra no mar.

“Gerações de guerra moderna: de Vestefália às guerras de 4ª geração” – irá constituir uma excelente lição, com dimensão histórica. Vamos ouvir o Senhor Comandante e aprender com ele.

COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

**GERAÇÕES DA GUERRA MODERNA:
DE VESTEFÁLIA ÀS GUERRAS DE 4ª GERAÇÃO**

Comunicação apresentada pelo académico
Nuno Sardinha Monteiro, em 23 de maio

“Cada era teve as suas formas peculiares de guerra”,
Clausewitz

Introdução

É mais ou menos consensual que as guerras mais recentes possuem características muito peculiares. Nalguns aspetos, trata-se da reciclagem de velhas técnicas, noutros aspetos evidenciam-se novas características.

Em 1999, Mary Kaldor publicou o influente livro *New and Old Wars*, em que distingue a *velha guerra* (guerra entre Estados, disputada por forças armadas uniformizadas, em que o encontro decisivo era a batalha) da *nova guerra*, disputada por atores estatais e não-estatais, focalizada mais na manipulação política da população (normalmente através do terror, do medo e da propaganda) do que na destruição física do inimigo.

Seis anos depois, o General Sir Rupert Smith escreveu no seu livro *The Utility of Force: The Art of War in the Modern World*, de 2005, que estamos a presenciar o fim da guerra como a conhecemos, devido ao surgimento daquilo que apelidou como *guerra entre o povo* (*war amongst the people*) por contraponto à antiga *guerra entre povos* (*war between peoples*).

Além destes, muitos outros militares e académicos têm procurado caracterizar as novas formas de conflitualidade, usando, desde expressões tradicionais como guerras não-convencionais ou guerras irregulares, até novas denominações como guerras assimétricas (conceito teorizado, entre outros, por Johan Galtung e Andrew Mack), guerras não-lineares (designação empregue pelos teóricos militares russos), guerras sem limites (ideia lançada pelos coronéis chineses Qiao Liang e Wang Xiangsui, no seu livro *Unrestricted Warfare*, de 1999), guerras compostas (conceito introduzido por Thomas Huber no livro *Compound Warfare – That Fatal Knot*, de 2004) ou guerras híbridas (denominação sugerida por Frank Hoffman e que rapidamente ganhou bastantes seguidores). Naturalmente, estas expressões têm significados diferentes umas das outras, mas o mais importante é o reconhecimento consensual de estarmos a viver um período de profunda revolução na forma de conduzir a guerra.

Neste entendimento, outra designação que tem sido bastante empregue para caracterizar os conflitos armados dos nossos dias é a de guerras da 4ª geração, introduzida por William Lind com um conjunto de militares norte-americanos, no quadro de uma conceptualização sobre as várias gerações da guerra moderna, apresentada pela primeira vez num artigo de 1989, intitulado “The Changing Face of War: Into the Fourth Generation”. Segundo esses autores, embora o desenvolvimento militar seja um processo evolutivo contínuo, é possível identificar na era moderna (*i.e.* após o Tratado de Vestefália de 1648) momentos em que a condução da guerra se alterou de forma significativa, os quais definem diferentes gerações da guerra. Essa teoria geracional das guerras, que vou de seguida apresentar, também pode ser designada como modelo geracional das guerras. E, como todos os modelos, não está isento de falhas que, mais à frente, terei oportunidade de abordar. Todavia, o que interessa relevar, por agora, é que este modelo proporciona um quadro conceptual bastante interessante para ajudar a perceber a evolução conflitual nos tempos modernos.

1ª Geração da Guerra

O Tratado de Vestefália, assinado em 1648, entre o Império Germânico, a França e a Suécia, pôs fim à Guerra dos Trinta Anos e estabeleceu os princípios do estado-nação e da soberania estatal, determinando que os governos tinham a exclusividade da edificação, estruturação e emprego de forças armadas. Antes desse tratado, nas sociedades agrárias descentralizadas onde imperava o feudalismo, era comum os nobres mais poderosos, bem como algumas ordens religiosas, possuírem as suas próprias forças, normalmente com carácter irregular e temporário. A partir do Tratado de Vestefália, a guerra passou a ser um monopólio do estado-nação, caracterizando-se por enfrentamentos de exércitos numerosos, normalmente dispostos em linha de forma a maximizar o poder de fogo dos mosquetes de então (com carregamento pela boca e cano liso). Os combates eram extremamente formais e o campo de batalha bastante ordeiro. As Guerras Napoleónicas são o exemplo paradigmático desta geração de guerras, que também incluiu, entre outras, a Guerra dos Sete Anos, entre 1756 e 1763, a Guerra da Independência Americana, de 1775 a 1783, e a Guerra Civil Americana, entre 1861 e 1865. Nesta última, tanto as tropas da União como as tropas Confederadas ensaiaram vários ataques diretos frontais contra tropas opositoras (típicos da 1ª geração de guerras). Todos falharam, levando a reequacionar as táticas de combate.

2ª Geração da Guerra

Com efeito, no final da Guerra Civil Americana, o General Ulisses Grant (e não só) já recorreu a trincheiras e a outras técnicas de camuflagem, começando a desenvolver os traços característicos das guerras de 2ª geração. Esta geração da guerra ficou

também marcada pela introdução do carregamento pela culatra e dos canos estriados – e, numa fase posterior, das metralhadoras – que trouxeram maior alcance, melhor precisão e maior cadência de tiro. As táticas de combate continuaram a assentar na linha, mas passou a privilegiar-se o poder de fogo da artilharia, em vez da grandeza do número de tropas de infantaria, levando à máxima francesa: “a artilharia conquista, a infantaria ocupa”. Com isso, acabaram as cargas de hordas de tropas alinhadas em direção ao fogo inimigo (caraterísticas das guerras da 1ª geração), pois – com as novas armas – isso seria puro suicídio. Na 2ª geração, privilegiavam-se forças de dimensão mais reduzida, capazes de se camuflarem melhor e de se movimentarem mais depressa, atacando os flancos e/ou a retaguarda do inimigo. Além disso, as guerras desta geração caraterizaram-se pela disseminação do apoio de fogos e das comunicações rádio.

O exemplo paradigmático desta geração conflitual foi a I Grande Guerra, de 1914 a 1918, mas a ofensiva alemã de 1918, liderada por Ludendorff, já revelou uma nova forma de condução da guerra, baseada no movimento, que só não obteve mais sucesso por falta de reforços, mantimentos e munições. Pouco mais de 2 décadas depois, a história já seria diferente.

3ª Geração da Guerra

Na realidade, a guerra relâmpago conduzida pelos alemães no início da II Guerra Mundial evidenciou como tropas com grande manobrabilidade se conseguiram sobrepor a forças estáticas entrencheadas, mesmo que dotadas de grande capacidade de fogo. A 3ª geração revelou, assim, o triunfo da mobilidade e da velocidade sobre a atrição, tendo representado o fim das táticas de combate lineares. O grande impulso para esta nova geração da guerra foram as estratégias inovadoras concebidas pelo estado-maior alemão, que permitiram colmatar as restrições ao desenvolvimento e à posse de equipamento militar, resultantes do pós-I Grande Guerra. De qualquer maneira, esta nova geração de guerras também dependeu bastante de algumas inovações como carros de combate e infantaria mecanizada, bem como, posteriormente, helicópteros e outros meios aéreos, que potenciavam a mobilidade e a velocidade das forças. Naturalmente, o conflito mais emblemático desta geração foi a II Guerra Mundial, de 1939 a 1945, mas houve outros conflitos típicos, como a Guerra dos Seis Dias, em 1967, e a própria Guerra do Golfo, em 1991 e 1992.

4ª Geração da Guerra

Entretanto, segundo esta teoria, os conflitos continuaram a evoluir e surgiram as guerras de 4ª geração, que se caraterizam, essencialmente, por um esbatimento das fronteiras entre guerra e paz, e por um regresso à conflitualidade típica da era pré-moderna, com o estado-nação a perder o monopólio da ação bélica, devido ao envolvimento de atores

não-estatais (como grupos de guerrilha, grupos insurgentes, terroristas, etc.). Thomas Hammes – um dos mais ativos pensadores sobre esta temática – definiu as guerras de 4ª geração como formas evoluídas de insurreição que “utilizam todas as redes disponíveis – políticas, económicas, sociais e militares – para convencer os decisores políticos inimigos de que os seus objetivos estratégicos são inalcançáveis ou demasiado custosos, quando comparados com os benefícios percebidos”¹. Isso pressupõe também procurar destruir o apoio da população aos líderes políticos e corroer a vontade dessa mesma população em combater. Ou seja, ao contrário das gerações anteriores, o objetivo não é derrotar o inimigo militarmente, mas antes o seu enfraquecimento, mais psicológico do que físico, através de uma guerra de baixa-intensidade, normalmente de longa duração.

Para a prossecução desse objetivo, os atores das guerras de 4ª geração recorrem abundantemente à guerra psicológica, à guerra da informação e à propaganda. Ou seja, enquanto as guerras precedentes eram campanhas militares apoiadas por operações de informação, as novas guerras de 4ª geração passaram a ser, em grande parte, campanhas de comunicação estratégica apoiadas por operações de guerrilha, de insurgência e/ou de terrorismo.

Relativamente ao terrorismo, importa clarificar que ele não é a materialização da 4ª geração de guerras, sendo antes uma das (várias) manifestações desta forma de conflitualidade. Por isso mesmo, se considera que grupos como a al-Qaeda, o Hamas, o Hezbollah e o autodenominado Estado Islâmico empregam táticas da 4ª geração.

Para facilitar a apresentação dos elementos nucleares desta teoria, apresenta-se abaixo uma tabela que sintetiza as principais características das várias gerações da guerra. Cabe referir que nem todos os elementos constantes da tabela são consensuais, mesmo entre os promotores da teoria. Um dos elementos que gera mais desacordo é o relativo ao início de cada geração. Por exemplo, William Lind defende que o ataque terrorista de 11 de setembro de 2001 aos EUA foi a primeira manifestação visível da 4ª geração de guerras. Porém, Thomas Hammes identifica sinais das guerras de 4ª geração mais para trás no tempo, defendendo que elas começaram com a revolta Comunista liderada por Mao Tse-Tung na China e foram evoluindo sucessivamente em guerras como a do Vietname e a da Nicarágua, bem como na *Intifada* dos Palestínios, até rebentarem em pleno coração dos EUA, a 11 de setembro de 2001. Além disso, à medida que uma nova geração se manifesta, as principais características da geração que termina vão perdendo importância, mas não se extinguem totalmente.

¹ Thomas X. Hammes, “War Evolves into the Fourth Generation”, *Contemporary Security Policy*, Volume 26, Issue 2, August 2005, p. 190.

Geração da guerra	Início	Caráter	Conflito(s) Emblemático(s)
1ª Geração	1648: Tratado de Vestefália	Exércitos maciços	Guerras Napoleónicas
2ª Geração	1861/1865: Guerra Civil Americana	Poder de fogo maciço	I Grande Guerra
3ª Geração	1939: <i>Blitzkrieg</i> (II Guerra Mundial)	Manobra	II Guerra Mundial e Guerra dos Seis Dias
4ª Geração	11 de Setembro de 2001: Ataque terrorista aos EUA	Insurreição	Guerra do Afeganistão e Guerra ao Terrorismo ²

Principais caraterísticas das várias gerações da guerra

Efetivamente, é quase sempre possível ver nas guerras das gerações seguintes traços caraterísticos de anteriores gerações, com exceção das táticas da 1ª geração que ficaram completamente obsoletas com o aumento do poder de fogo das armas. Assim, as táticas da 2ª geração, nomeadamente o enfoque no poder da artilharia, ainda são empregues, apenas com a particularidade dos bombardeamentos partirem muitas vezes de navios à distância ou de aviões. Também as táticas de 3ª geração continuam a ser empregues, sobretudo quando é necessário conquistar e ocupar território. Por exemplo, as intervenções lideradas pelos norte-americanos no Afeganistão e no Iraque, que trouxeram para a primeira linha do debate algumas táticas da 4ª geração (como a insurgência, os ataques terroristas e o uso extensivo da propaganda como ferramenta de guerra), começaram com bombardeamentos, que, embora cirúrgicos, espelham as caraterísticas da 2ª geração, e prosseguiram como guerras de movimento, típicas da 3ª geração. Nessas fases iniciais, a supremacia dos ocidentais foi incontestada mas, com a continuação dos conflitos, os contendores impuseram as suas táticas de 4ª geração, passando a colocar muitos mais problemas às forças lideradas pelos EUA.

Análise crítica ao modelo geracional das guerras

Apesar do interesse do modelo geracional das guerras, que é bastante apelativo, é possível, em minha opinião, apontar-lhe algumas críticas, de entre as quais gostaria de salientar três: a incoerência na sequenciação das várias gerações; a desvalorização da guerra irregular ao longo da história; e a omissão da componente naval.

² A expressão “guerra ao terrorismo” não é isenta de problemas, por o combate ao terrorismo não se tratar de uma verdadeira guerra. De qualquer forma, optei por a adotar, pois tem a mais-valia de incorporar todos os esforços de combate ao terrorismo encetados após o ataque de 11 de setembro de 2001. Aliás, esse ataque foi tratado pela administração norte-americana como um ato de guerra, levando os EUA a invocarem o artigo 5º do Tratado de Washington, o que de alguma forma justifica o uso da expressão “guerra ao terrorismo”.

Relativamente à primeira crítica, se analisarmos a característica principal das várias gerações de guerras, verificamos que no caso da 1ª, 2ª e 3ª gerações se trata de *meios ou táticas militares* (exércitos maciços, poder de fogo maciço e manobra), ao passo que no caso das guerras de 4ª geração a característica principal é uma *forma de guerra* (insurreição). Com efeito, parece existir uma linha de continuidade na sequenciação das guerras das primeiras três gerações. Nessa ótica, faria mais sentido, para a coerência do modelo, que a etapa subsequente fosse uma guerra dominada pelas modernas tecnologias, qualquer coisa como a *network centric warfare* (que podemos traduzir por guerra em rede) ou a *information age warfare* (traduzível por guerra da idade da informação), até porque os saltos geracionais precedentes também foram sempre muito influenciados pela introdução de inovações significativas.

Ao dizer isto, não estou a defender que as futuras guerras se encaminharão nesse sentido. Considero mesmo que o futuro combinará duas formas distintas de conflitualidade: uma convencional (caraterizada pelo uso das mais modernas capacidades militares, por parte de atores estatais) e uma não-convencional (com componentes de guerrilha, de insurgência e de terrorismo, empregues essencialmente por atores não-estatais, mas também por Estados). A maior parte das vezes, essas duas formas combinar-se-ão, dando origem a guerras híbridas.

Voltando à sequenciação das gerações da guerra, se o modelo em apreço identificasse as novas tecnologias como o aspeto nuclear da moderna conflitualidade, então isso permitiria olhar para a insurreição como aquilo que ela sempre foi – *i.e.* uma forma de guerra a que os mais fracos foram recorrendo ao longo da história, na sua tentativa de vencerem os mais fortes – e não como uma nova forma de guerra, a 4ª geração da guerra.

Relativamente à segunda crítica, que se liga com a anterior, considero que não estamos a enfrentar uma mudança radical na forma de conduzir a guerra, mas antes uma evolução gradual da guerrilha, uma vez que as guerras irregulares de hoje evidenciam muitas características de conflitos do passado. De facto, o modelo geracional ignora um longo historial de guerras irregulares e ignora, também, que essas guerras são uma forma de conflitualidade que tem evoluído em paralelo com as guerras convencionais, verificando-se até que muitas se transformaram em guerras irregulares a partir do momento em que as tropas invasoras derrotaram as forças regulares da nação ocupada. Mesmo circunscrevendo o campo de análise apenas à História de Portugal, encontramos diversos exemplos de guerras de insurreição.

Tivemos, por exemplo, a guerra de guerrilha conduzida por Viriato, no séc. II a.C., contra a ocupação Romana da Lusitânia – guerra que os Romanos designavam, erradamente, como *latrocinium*.

Mais tarde, durante a idade média, diversas forças privadas desenvolveram uma ação importante nas lutas da Reconquista, complementando a ação dos Reis de Portugal. Geraldo Galdes, o Sem Pavor – que comandou um bando de proscritos e aventureiros

na tomada da cidade de Évora, em 1165 – terá sido, porventura, o ator irregular mais emblemático da história da Reconquista.

Alguns séculos volvidos, no período áureo em que Portugal dominava as rotas do comércio marítimo, no Índico e no Atlântico, as naus lusitanas foram assoladas pela guerra de corso (que não é mais do que uma guerra irregular, no mar), promovida pelos monarcas britânicos, holandeses e espanhóis, que emitiam cartas de corso (ou cartas de marca), autorizando a pilhagem em seu nome.

Posteriormente, durante a Guerra Peninsular (1807-14), tivemos os movimentos de guerrilha portugueses, cuja ação se combinou com a do Exército regular anglo-português, contribuindo para expulsar as tropas de Napoleão de Portugal.

Finalmente, encontramos a Guerra Colonial, entre 1961 e 1974, que foi uma típica guerra de insurreição, enfrentada com grande eficiência e eficácia pelos militares portugueses.

Verificamos, pois, que esta mescla entre atores convencionais e irregulares – que é uma das principais características das guerras de 4ª geração – não é uma modalidade de ação nova, nem na História de Portugal, nem, por maioria de razão, na História Mundial. Não obstante, as guerras de 4ª geração contemporâneas têm evidenciado alguns traços característicos que não eram comuns no passado, nomeadamente:

- Crescente capacidade de provocar danos, fruto do elevado poder destrutivo das novas tecnologias, acessíveis a pequenos grupos de atores não estatais;
- Associação ao terrorismo e a atividades criminosas, como contrabando, proliferação e traficâncias;
- Grande enfoque na dimensão informacional, evidenciado pela utilização sofisticada do ciberespaço e da comunicação social, em atividades como ciberataques, guerra psicológica e propaganda.

Relativamente à terceira crítica, considero que este modelo – apesar de bastante difundido e estudado nos círculos navais, nomeadamente na hierarquia militar da *US Navy* – está muito focado no domínio terrestre, não dando a devida atenção à conflitualidade no mar e no ar. A isso não será alheio o facto dos principais arquitetos deste modelo serem fuzileiros e oficiais do exército.

Referi há pouco a Guerra Colonial Portuguesa. Esse conflito – além da natural e óbvia guerra terrestre – teve também importantes componentes aérea e marítima, sendo que esta última foi bastante bem retratada, entre outros, pelo historiador norte-americano John Cann – académico desta casa – nos seus livros *Counterinsurgency in Africa: The Portuguese Way of War*, de 1997, *Brown Waters of Africa: Portuguese Riverine Warfare*, de 2007, e *A Marinha em África*, de 2014, em que elogia as táticas de contra-insurgência desenvolvidas pela Marinha Portuguesa, para fazer face aos movimentos independentistas ultramarinos.

Aliás, se recuarmos alguns séculos para trás, também o Padre Fernando Oliveira, na sua obra-prima *Arte da Guerra do Mar*, de 1555, discutiu aprofundadamente algumas táticas (que designou como ardis), que se enquadram perfeitamente numa guerra irregular no mar.

A guerra de 4ª geração em ambiente marítimo

Retornando à atualidade, é inegável que a 4ª geração de guerras tem uma importante componente naval. De facto, o envolvimento de atores não-estatais na conflituabilidade atual está a ter um efeito importante na condução de operações navais, designadamente na capacidade de operar em segurança no litoral, mesmo quando o nível de ameaça convencional é baixo.

Por exemplo, na Segunda Guerra do Líbano, em 14 de julho de 2006, a corveta israelita *Hanit* foi atingida por um míssil anti-navio, quando se encontrava a cerca de 10 milhas de Beirute. O míssil, alegadamente fornecido pelo Irão ao Hezbollah, foi disparado do Líbano e atingiu a popa do navio, matando quatro marinheiros israelitas e fazendo deflagrar um incêndio no hangar e na casa das máquinas, que danificou seriamente o aparelho propulsor. Cabe aqui referir que, nesse conflito, o Hezbollah usou um arsenal de armas convencionais em ações de guerrilha, além de guerra psicológica, terrorismo e atividades criminosas – uma mistura típica das guerras de 4ª geração. Além disso, desenvolveu uma campanha de propaganda, que tentou criar a perceção (errada) de que estava a vencer a guerra. Hassan Nasarallah, líder do Hezbollah, afirmou que o seu grupo “não era um exército regular, mas também não era uma guerrilha, no sentido tradicional; era algo intermédio”, acrescentando que esse era “o novo modelo”.

Mais recentemente, em 16 de julho de 2015, um grupo afiliado do autodenominado Estado Islâmico, reivindicou um ataque de rocket contra um navio da Marinha Egípcia, na península do Sinai. O míssil atingiu o navio, causando uma explosão que provocou um fogo de grandes dimensões. Sem surpresa, os relatos de ambos os lados são bastante díspares. Assim, enquanto o grupo terrorista reclamou ter morto toda a guarnição do navio, as autoridades egípcias – reconhecendo ter deflagrado um incêndio a bordo do navio – não confirmaram que o navio tivesse sido atingido por um rocket e negaram a existência de quaisquer baixas.

Entretanto, no final de 2016, surgiu outro grupo a ameaçar o ambiente marítimo: tratou-se dos rebeldes Houthis que combatem no Iémen e que dispõem de mísseis superfície-superfície, alegadamente fornecidos pelo Irão. Essa ameaça manifestou-se a 1 de outubro de 2016, com um ataque com mísseis de fabrico chinês, contra um catamarã de transporte logístico dos Emirados Árabes Unidos, que o danificou gravemente, deixando-o irreparável.

Uma semana depois, a 8 de outubro, rebeldes Houthis lançaram dois mísseis contra dois navios de guerra norte-americanos: o destróier *Mason* e o navio anfíbio *Ponce*, que

navegavam em águas internacionais, no Mar Vermelho. Tanto quanto se sabe, os mísseis foram lançados a partir de território iemenita. O destróier *Mason* disparou imediatamente três mísseis superfície-ar (dois *Standard* e um *Evolved Sea Sparrow*) para tentar interceptar os mísseis atacantes. Não se sabe se isso aconteceu, apenas se sabe que os mísseis dos Houthis falharam o alvo, despenhando-se na água. Nas semanas seguintes, houve relatos de outros ataques a navios de guerra norte-americanos, com mísseis lançados de terra, mas nenhum deles foi confirmado.

Outra evidência desta nova forma de conflitualidade no ambiente marítimo são os chamados *homenzinhos azuis* (ou *little blue men*). Cabe aqui recordar que o confronto na Ucrânia trouxe para a ordem do dia os célebres *homenzinhos verdes* (ou *little green men*), soldados mascarados, envergando uniformes sem qualquer distintivo ou insígnia, que surgiram na Crimeia e no leste da Ucrânia a partir do início de 2014.

Pois bem, no mar da China Meridional – onde existem diversas disputas territoriais, envolvendo ilhas, ilhéus e recifes reclamados por vários países – a China estará a empregar milícias marítimas embarcadas a bordo de navios de pesca, que perturbam deliberadamente os trânsitos e as atividades dos navios de guerra de outras nacionalidades, servindo também para recolher informações. Tanto quanto tem sido divulgado, essas milícias são compostas maioritariamente por ex-militares da Marinha Chinesa, respondendo perante a cadeia de comando do Exército Popular de Libertação. Contudo, o facto de estarem vestidos como pescadores, dificulta qualquer eventual reação por parte dos navios de guerra estrangeiros, que estão muito limitados na sua capacidade de atuação perante simples “pescadores”.

Tanto os perpetradores dos ataques acima referidos, como estes *homenzinhos azuis*, são atores não-estatais, que estão a evidenciar no ambiente marítimo as características típicas das guerras de 4ª geração.

Isso tem obrigado a repensar alguns procedimentos operacionais para fazer face a ameaças assimétricas, particularmente em ambiente litoral, cabendo aqui destacar que a Marinha Portuguesa esteve na origem da correspondente doutrina tática da NATO, a qual está refletida na publicação ATP-74 - *Force Protection against Asymmetric Threats*.

Mais recentemente, a Marinha Portuguesa liderou, no seio da NATO, um projeto com o objetivo de desenvolver a capacidade de defesa portuária, em operações expediçionárias, perante ameaças não convencionais. Tratou-se do projeto “*NATO Harbour Protection*”, que resultou no desenvolvimento de princípios e de práticas destinados a incrementar a proteção de navios e de infraestruturas críticas em ambiente marítimo-portuário. Esses princípios também já deram origem a uma publicação da NATO: o ATP-94 – *Harbour Protection*, promulgado precisamente há um mês atrás, em abril de 2017.

Méritos do modelo geracional das guerras

O modelo geracional das guerras teve a importante virtude de trazer para a primeira linha do discurso militar a expressão *guerras de 4ª geração*, a qual é frequentemente usada como uma metáfora das ameaças assimétricas ao ambiente de segurança global. Nesse quadro, o surgimento desta expressão teve também importantes méritos.

Primeiro, apontou corretamente as principais características dos conflitos da atualidade, nomeadamente o esbatimento das fronteiras entre a guerra e a paz, o protagonismo de agentes não-estatais e a coabitação no teatro de guerra de militares tradicionais com outros atores (como guerrilheiros, insurgentes e terroristas). Este é um fenómeno que Martin van Creveld identificou bastante bem, no seu livro *The Transformation of War*, de 1991. Efetivamente, este historiador militar israelita defendeu que os 50 anos anteriores tinham levado a uma erosão do monopólio estatal do uso da força, antecipando até, algo provocativamente, que os militares convencionais e as armas tecnologicamente mais avançadas tenderiam a perder a sua relevância.

Segundo, o modelo em apreço pôs em evidência que as sociedades democráticas ocidentais possuem vulnerabilidades, que os seus inimigos têm aproveitado de forma inteligente e criativa, explorando sagazmente os efeitos políticos dos seus ataques.

Terceiro, este modelo evidenciou que o carácter dos conflitos está constantemente a evoluir e a mudar, fazendo jus à velha máxima Clausewitziana de que a guerra é um verdadeiro camaleão. Neste quadro, é expectável que, a dada altura, as guerras de 4ª geração sejam substituídas por outras formas de conflitualidade – havendo já vários autores a escreverem sobre a 5ª geração de guerras, incluindo um dos principais arquitetos desta teoria (Thomas Hammes), como veremos de seguida.

5ª Geração da Guerra

Antes de apresentar as ideias de Hammes sobre as guerras de 5ª geração, justifica-se recordar que um dos principais traços distintivos das guerras da 4ª geração é a perda de protagonismo dos vastos exércitos estatais, que tinham sido os agentes principais nas três primeiras gerações da guerra, com a emergência de grupos de militantes não-estatais. E, segundo Thomas Hammes, verifica-se uma tendência para essas entidades – unidas em torno de causas políticas, étnicas, religiosas ou sociais – serem cada vez menores, podendo, no limite, ser constituídas por um simples indivíduo. Segundo Hammes, essas entidades utilizarão todas as ferramentas disponíveis ao serviço da causa que professam, sendo que a grande novidade da 5ª geração de guerras poderá ser o recurso à guerra biológica e química. Com efeito, é cada vez mais fácil produzir armas biológicas (como, por exemplo, vírus ou bactérias capazes de provocar doenças, conhecidas ou não) e armas químicas. Além disso, potencialmente elas podem matar ainda mais pessoas do que um ataque nuclear, proporcionando aos tais pequenos grupos um poder destrutivo que ante-

riormente só estava ao alcance dos estados-nação. Ou seja, Hammes defende que poderemos estar a assistir à emergência da 5ª geração da guerra, caracterizada por:

- Poder crescente de grupos cada vez menores; e
- Recurso à guerra biológica e química.

Em minha opinião, falta aqui um maior acento tónico na guerra cibernética pois, se é verdade que as guerras da 4ª geração já trouxeram o “ciber” para a primeira linha do debate securitário, também é notório que o peso da dimensão cibernética na conflitualidade futura tenderá a aumentar cada vez mais.

Considerações finais

Para concluir, gostaria de salientar algumas lições que podemos retirar para o futuro, a partir de uma análise das principais características das guerras de 4ª geração.

Primeiro, o combate às ameaças securitárias (externas e internas), colocadas por Estados e por atores não-estatais, obriga a um esforço concertado por parte de um conjunto alargado de agências com competências na matéria. Ou seja, será necessária uma sólida, rotinada e bem oleada cooperação inter-agências, entre forças armadas, autoridades de polícia, serviços de informações, autoridades judiciárias, etc., para fazer face à teia de desafios de segurança do futuro.

Segundo, apesar da prevalência de conflitos não convencionais de baixa intensidade, as forças armadas não podem dispensar a preparação para todo o tipo de empenhamentos, incluindo os conflitos inter-Estados. Isso requer forças armadas preparadas para os empenhamentos de baixa intensidade característicos da 4ª geração e, simultaneamente, para os empenhamentos de alta intensidade característicos das primeiras três gerações da guerra. Ou seja, forças armadas equilibradas, versáteis e flexíveis.

Terceiro e último, como a guerra está permanentemente a evoluir, é fundamental efetuar um esforço constante e contínuo de conceptualização e de prospetiva, de forma a procurar antecipar os traços distintivos da conflitualidade futura. Essa não é uma tarefa fácil, sobretudo quando ocorrem choques estratégicos (eventos totalmente inesperados, de grande impacto, capazes de originar uma descontinuidade ou uma alteração abrupta do ambiente global) ou surpresas estratégicas (eventos raros e inesperados, que alteram significativamente o ambiente global) – aquilo que Nassim Nicholas Taleb designou, respetivamente, como cisnes negros e cisnes cinzentos – mas essa estória dos cisnes já seria tema para uma outra conversa!

ARSENALS E CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO PORTUGUÊS (SÉCULOS XVII A XIX)

Comunicação apresentada pela académica
Ernestine Carreira, em 30 de maio

Os governadores do futuro Estado da Índia, logo nos primeiros anos da sua presença no Índico, tomaram consciência da necessidade de produzir localmente as embarcações necessárias para os seus ambiciosos projectos de conquista e de comércio na Ásia. Os estaleiros de Portugal funcionavam já num ritmo frenético, sem no entanto poder produzir a quantidade de embarcações requeridas pelos agentes da coroa no Oriente.

De todas as orlas costeiras anexadas pelos Portugueses, as indianas apresentaram, desde o início do século XVI, as condições mais favoráveis para o desenvolvimento desta produção. A costa ocidental possuía importantes florestas de teca e produziam há vários séculos embarcações capazes de atravessar o oceano Índico.

Durante três séculos e meio, a construção e o conserto navais iriam constituir um dos pilares da economia do *Estado da Índia*¹.

Apesar de alguns estudos já publicados², desconhecemos esta História, que é geralmente mencionada de maneira apenas alusiva no contexto do comércio marítimo ou da História militar. Não dispomos de fontes de informação suficientes para estabelecer estatísticas, mesmos parciais, sobre a quantidade de embarcações construídas, sobre a tonelagem global, os protótipos construídos, ou até sobre os modelos utilizados, os custos e as condições de construção...

As nossas pesquisas permitem definir três etapas cronológicas na evolução desta actividade. Até meados do século XVII a construção naval cresceu de maneira exponen-

¹ Este conjunto portuário ligava nos séculos XVI e XVII o Cabo da Boa Esperança ao mar da China. No século XVIII reduziu-se ao Índico ocidental com dois enclaves afastados (Macau e Timor). Enfim, após 1822, o próprio Estado tornou-se um enclave no *Raj* Britânico que se estendia ao sub-continente.

Cf Ernestine Carreira, *Globalizing Goa (1660-1820), Change and exchange in a former capital of empire*, Panaji, Goa 1556, 2014, p. 27-93.

² Patrícia de Carvalho, *Estaleiros de construção naval na Índia Portuguesa*, Universidade Nova de Lisboa, C.H.A.M. Dissertação de Mestrado, 2008.

Patrícia de Carvalho, « A ribeira de Goa : espaços e funções no início do século XVII », In *Goa : Passado e Presente*, Artur Teodoro de Matos e João Teles e Cunha, Lisboa, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, D.L. 2013, p. 641-651

Celsa Pinto, *Trade and finance in Portuguese India*, New Delhi, Concept publishing Company, 1994, p. 130-139.

Ernestine Carreira, « From Decline to Prosperity : Shipbuilding in Daman 18th-19th Centuries », In Lotika Varadarajan, *Indo-Portuguese Encounters, Journeys in Science, Technology and Culture*, New Delhi, Aryan Books International, 2006, p. 593-629.

cial em Goa e depois em Baçaim [actual Bassein ou Vasai], segundo grande porto do Estado. Esse período corresponde ao desenvolvimento do poder naval e comercial do Estado da Índia. A decadência comercial, consequência da perda das redes portuárias e das rotas marítimas, também se traduziu pela estagnação das actividades de construção naval na costa ocidental na Índia. Quando Goa perdeu Baçaim e a *Província do Norte* em 1739, o Estado ficou sem possibilidade de construir navios para a sua armada e as suas comunidades mercantes. No entanto, três décadas depois, graças a um contexto continental favorável na Índia e graças ao incentivo da legislação pombalina, os estaleiros de Damão, antigamente periféricos, iriam conhecer uma extraordinária prosperidade.

Apresentaremos numa primeira parte uma perspectiva global sobre o período pré-pombalino, concentrando a apresentação sobre as ribeiras de Goa e da antiga Província do Norte. Estudaremos depois, de maneira mais pormenorizada, os estaleiros reais de Damão e os seus espaços satélites até aos anos 1840. Em ambos os períodos notam-se factores permanentes, tais como as variações brutais de intensidade na produção e a co-existência constante da produção privada e oficial.

1 – A construção naval no Estado da Índia antes da época pombalina

No âmbito da construção dum conjunto político que se revelou ser « uma rede imperial», para parafrasear a expressão do Professor Luís Filipe Thomaz, a dominação dos mares da Ásia exigia armadas e frotas comerciais bem superiores em número às embarcações que a metrópole conseguia construir, importar, e mandar anualmente de Lisboa para o Índico pela via da *Carreira da Índia*.

Logo nas primeiras décadas da sua instalação, os governadores do futuro Estado reservaram espaços para a construção e manutenção dos navios. Estes últimos foram depois essenciais para desenvolver a potência das armadas e compensar vantajosamente as perdas e os naufrágios dos navios vindos da Europa. Puderam também desenvolver a cabotagem asiática, fonte de enriquecimento para os armadores e negociantes dos portos do Estado.

a - O período goês: 1510-1640

Graças à sua proximidade com os centros de decisão política e militar (Goa), e à presença de florestas de teca (*tectona grandis*) no Malabar e no Concão, Goa e periféricamente Cochim tornaram-se numa das principais regiões de produção naval do mundo durante a época imperial do Estado da Índia. Além da matéria-prima, estas regiões incluíam uma competência tradicional dos saberes humanos neste ramo já que ali se fabricavam, bem antes da chegada dos Portugueses, embarcações de tamanhos similares

aos navios europeus da época³. Isso explica o porquê de as primeiras naus de Cochim e Goa terem ficado prontas logo a partir de 1512⁴.

Nos anos seguintes, a Coroa mandou para Goa mestres construtores da ribeira das naus de Lisboa com grande experiência. Eles souberam rapidamente adaptar os materiais locais (como a madeira de teca) às exigências das construções de tipo europeu que, contrariamente às asiáticas, haviam, por exemplo, generalizado o uso do prego metálico⁵. As autoridades goesas hesitavam, de facto, em adquirir, para as armadas do Estado, embarcações construídas segundo a tradição asiática, cujas técnicas não conheciam perfeitamente. Em contrapartida, os mestres construtores indianos souberam assimilar rapidamente o uso dos metais na construção e adaptaram-nos às embarcações locais encomendadas pela clientela oriental.

Pouco sabemos ainda sobre a história dos estaleiros goeses que apareceram na mapografia de Goa do século XVII como elemento importante na geografia portuária. Não houve até hoje campanhas arqueológicas de estudo destes espaços, abandonados nos dois últimos séculos e vítimas actualmente da cupidez dos promotores imobiliários indianos.



Imagem 1 - Ribeira dos navios e ribeira das galés de Goa – Segunda metade do século XVI

³ A.P. Greeshmalatha and G. Victor Rajamanickam, «As practised in Beypur - Kerala», In *Shipbuilding and navigation in the Indian Ocean Region - ad - 1400-1800*. Munshiram Manoharlal, 1997, Delhi, p. 45.

⁴ Vitorino Magalhães Godinho, *Mito e mercadoria, Utopia e prática de navegar*, Lisboa, Editora Difel, p. 333.

⁵ Sousa Viterbo, *Trabalhos náuticos dos Portugueses - Séculos XVI e XVII*, Imprensa Nacional, Casa da Moeda, 1988, p. 406-407.

A construção do porto de Goa supunha que ali se iriam concentrar o essencial das actividades navais. O importante arsenal que foi edificado compunha-se, como em Lisboa, de uma *ribeira das naus*, espaço destinado à construção de embarcações de grande e médio porte, e a uma ribeira das galés⁶ para os navios de pequeno porte. Nos armazéns conservavam-se os metais e instrumentos metálicos importados da Europa, assim como as aparelhagens dos navios. Estes produtos nunca foram manufacturados em Goa, que os importava de Lisboa e, ocasionalmente, de Bombaim até meados do século XIX.

Além da construção de navios, praticava-se também nas ribeiras de Goa o conserto das naus da Carreira da Índia ou das armadas locais. Mas esta actividade também existia em quase todos portos principais das capitánias subalternas orientais e africanas : Damão, Diu, Moçambique, Malaca e depois Macau... Os governadores e armadores deviam poder beneficiar de consertos de urgência durante as escalas dos navios. Na África oriental, Moçambique foi até ao final do século XVIII, o único porto a possuir uma ribeira minimamente equipada⁷. Nesta ilha fabricavam-se, quando os estaleiros de Goa estavam saturados, ou em época de crise, algumas embarcações de tamanho modesto para a cabotagem no Índico occidental. As fontes arquivísticas são infelizmente lacunares para estes períodos, mas guarda-se rasto da construção de pequenas caravelas a partir de 1522.

A construção oriental tornou-se indispensável para a própria Carreira da Índia porque os estaleiros da metrópole, para suprir os pedidos da coroa em termo de tonelagem, passaram a construir navios cada vez maiores e com madeiras de qualidades diversas. Os historiadores da Carreira provaram a ligação entre a quantidade de naufrágios e perdas humanas e a baixa de qualidade na produção metropolitana de navios.⁸ A partir de 1570, a coroa impôs uma diminuição da tonelagem, o que significa que Goa e as suas ribeiras periféricas estavam capazes de produzir mais navios.

Sendo Goa a capital naval e política, as ribeiras trabalhavam prioritariamente para as armadas do Estado e da Carreira. Esta relativa exclusividade favoreceu o desenvolvimento de espaços de produção periféricos, que forneciam madeiras a Goa e construíam embarcações particulares. Convém aqui esclarecer também que nunca existiram estaleiros navais de tipo europeu no Oriente. Utilizavam-se os declives naturais das margens dos rios para a fabricação dos cascos. Podemos então falar mais apropriadamente de « espaços ou lugares » de construção, sendo a expressão « estaleiros » entendida como espaços de construção.

Logo na segunda metade do século XVI, além do Malabar (Cochim), a conquista e a organização da *Província do Norte*, permitiu a Damão e Baçaim entrarem também na

⁶ J. Jeyaseela Stephen, «Portuguese Nau: a study of the cargo ship in the Indian Ocean Region during the sixteenth century», in *Shipbuilding and navigation in the Indian Ocean Region*, op. cit. p. 67.

⁷ José Alberto Leitão Barata, *Os «senhores da navegação». Aspectos náuticos do domínio português no Oriente por meados do século XVI (1543-1570)*, Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 1992, p. 248-250.

⁸ Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia»*, Lisboa, G.T.M.E.C.D.P., 1998.

órbita naval de Goa. Esta costa possuía florestas particularmente ricas em árvores de teca e sissó, variedades de madeira muito sólidas para os cascos das embarcações. Esta produção foi essencial para o fornecimento a Goa das madeiras necessárias à construção das frotas das carreiras da China e do Japão, regiões que representaram um dos principais eixos comerciais do Estado até meados do século XVII. Damão especializou-se então na produção de madeira. Baçaim orientou-se para uma actividade intermediária. Ali, os mestres construtores cortavam a madeira e juntavam partes do casco, que eram depois encaminhados para Goa. Com o declínio da capital na segunda metade do século XVII, e a progressiva invasão do lodo no rio Mandovi, Baçaim passou a construir a integralidade dos cascos, que seguiam depois para Goa, por via marítima, para serem aparelhadas no arsenal.

No século XVII Goa e Baçaim mantiveram o exclusivo da construção de navios de grande porte. Estes arsenais beneficiavam duma protecção naval que garantia a segurança da construção contra os ataques inimigos, em particular contra a pirataria costeira endémica, e depois contra as frotas das outras nações europeias, e, a partir dos anos 1670, contra os árabes do sultanato de Omã. Damão produzia exclusivamente embarcações de pequeno e médio porte para o Índico ocidental. Uma especialização foi confirmada a partir dos anos 1580, com o recrutamento de um construtor veneziano encarregue de ensinar aos construtores indianos às técnicas e os modelos europeus⁹. Esta repartição da produção funcionou até 1640. Já no final do século XVI, os estaleiros a Índia supriam quase só as necessidades das Carreiras do atlântico e do Índico, assim como a manutenção das armadas de defesa do Estado¹⁰. Podemos citar, entre outros numerosos exemplos, o caso da nau Conceição, acabada na ribeira de Goa em 1621, a qual partiu para Lisboa nesse ano em substituição da nau Guia, que não podia regressar ao reino por ser demasiado velha¹¹.

Citaremos também o ano de 1635. Na sequência de um tratado de aliança entre a *East India Company* e o Estado, o vice-rei deu ordem para se construírem imediatamente em Goa, Baçaim e Damão quatro navios de guerra¹². Mas Goa devia também financiar a guerra contra os Holandeses na Ásia e o défice financeiro provocava muitas vezes a interrupção da construção dos navios.

b - A transferência da actividade de construção para a Província do Norte

A partir de meados do século XVII o Estado da Índia perdeu a maioria dos seus portos e dos seus rendimentos. A segunda fase da sua existência iria ser reorganizada até 1739 em volta do Índico ocidental, com um afastamento progressivo do golfo

⁹ V. Magalhães Godinho, *id. ibid.*, p. 319.

¹⁰ Leonor Freire Costa, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa, A construção naval no século XVI para a rota do Cabo*, Cascais, Património Histórica, 1997, p. 391-392.

¹¹ Inácio da Costa Quintella, *Anais da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1839, T.1, p. 195.

¹² Panduronga Pissurlencar, *Assentos do Conselho do Estado, 1634-1643*, Volume 2, Goa, Tipografia Rangel, 1954, p. 531-533.

pérsico e da Ásia do sudeste. Mas o governo goês manteve as suas armadas porque foi também nesse período que apareceram no Índico ocidental as frotas omanitas, as quais representavam um perigo permanente para os portos do Estado, que se encontravam mal defendidos. O mesmo acontecia com a pirataria costeira, endémica nesta região. Enfim, a chegada das Companhias europeias, assim como a expansão continental do império mogol, acentuavam ainda mais as dificuldades de defesa marítima do Estado.

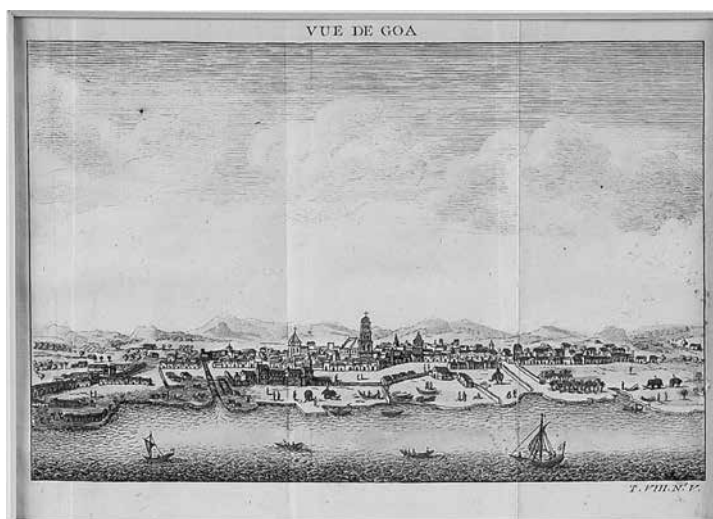


Imagem 2 – Ribeira dos navios e ribeira das galés de Goa – Século XVII

No Atlântico, a Coroa começava a investir no desenvolvimento do Brasil. A partir dos anos 1660, Salvador da Baía passou a assumir o papel de terceiro porto da Carreira da Índia, após Lisboa e Goa. Ali se instalou um arsenal que permitia os consertos dos navios e até alguma construção naval¹³. A emergência do Brasil diminuiu o peso de Goa na produção naval do conjunto do «império». Logo a partir dos finais do século XVII, e até à época pombalina, uma boa parte dos navios que ligaram Lisboa, Moçambique e Goa, foram construídos no Brasil¹⁴. Em Salvador, consertavam-se os navios da Carreira e até se podiam por vezes trocar em caso de avaria ou de necessidade comercial. Os «estaleiros» indianos passaram a abastecer quasi exclusivamente as armadas do Estado e os armadores do Índico.

¹³ O arsenal de Salvador da Baía funcionou a partir do final do século XVI. Representou o principal centro de construção naval do Brasil até à Independência. Parou definitivamente as suas actividades em 1889.

Pedro Carlos da Silva Telles, *História da Construção naval no Brasil*, Rio de Janeiro, F.E.M.A.R. e L.A.M.N., 2001, p.19.

¹⁴ António Marques Esparteiro, *Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1976.



Imagem 3 – Ribeira de Baçaim nos anos de 1630

As encomendas privadas nos estaleiros do Estado também acabaram progressivamente. Nos anos 1730 a capital já não dispunha de nenhuma embarcação mercante de médio ou grande porte. Os raros negociantes de Goa utilizavam os navios das armadas para o transporte de mercadorias. Evitavam assim as perdas devidas à pirataria costeira¹⁵.

Nesta segunda fase de História do Estado da Índia, o arsenal de Goa abandonou as actividades de construção, concentrando-se exclusivamente no conserto. Baçaim passou a ser o espaço de construção principal para as encomendas da Coroa a partir da década de 1670. Esta transferência segue a evolução dos mercados fornecedores. Em meados do século XVII as florestas vizinhas de Goa estavam extintas e as do Malabar foram anexadas pelos Holandeses¹⁶. Até à queda de Baçaim em 1739 o seu arsenal forneceu a quase totalidade dos cascos de navios de grande e médio porte graças às florestas do vizinho Maharashtra¹⁷.

A nova dinastia de Bragança acreditou de início no potencial de Baçaim. Em 1651 o rei ordenou a construção anual de um galeão de 1000 toneladas de arqueação¹⁸. Mas as encomendas da Coroa deviam ser pagas pelos escassos benefícios da Fazenda Real de Goa, e esta não tinha recursos suficientes. Os arquivos de Goa guardam um rasto de construções ocasionais de navios de grande porte, especialmente em épocas de crise. Em 1708, por exemplo, quando Portugal participou na guerra de sucessão de Espanha e ficou sem meios para mandar navios da Carreira para a Índia, o vice-rei Caetano de Melo e

¹⁵ Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa), *Maços da Índia*, Maço 8, doc. 149.

¹⁶ Cláudio Lagrange Monteiro de Barbuda, *Instruções com que El-Rei D. José mandou passar ao Estado da Índia o Governador, e Capitão General, e o Arcebispo Primaz do Oriente no ano de 1774*, (publicadas e anotadas por), Nova Goa, Imprensa Nacional, 1903, p.46.

¹⁷ Panduronga Pissurlencar, *op. cit.*, p. 3-5 e 297.

¹⁸ Charles Ralph Boxer, *A Índia Portuguesa em meados do século XVII*, Lisboa, Edições 70, 1980, p.47.

Castro regressou de Goa a Lisboa com três grandes navios recentemente construídos em Baçaim¹⁹.

Mas logo no início do século XVIII a região continental, vizinha da Província do Norte, veio a sofrer uma rápida degradação económica. Os chefes maratas rebelaram-se contra a soberania de Bijapur, o que desembocou numa instabilidade comercial e agrícola permanente, que perturbava o abastecimento de Baçaim em madeiras.

Por outro lado, a partir dos anos 1720, a capital do Norte viveu em conflito constante com a vizinha ilha de Bombaim [hoje Mumbai], cedida aos Ingleses em 1666. A *East India Company* também pretendia ali desenvolver as suas actividades de construção naval. Mas o abastecimento da ilha passava por pontos alfandegários (paços) pertencentes aos Portugueses, que dificultaram sempre a passagem das madeiras. A ilha só se tornou o centro de construção naval mais importante do Oriente após a queda da Província do Norte em 1739.



Imagem 4 – Ribeira de Damão nos anos de 1630

Damão sobreviveu à perda da Província do Norte, mas não conseguiu substituir Baçaim porque perdeu os territórios vizinhos e já não possuía recursos naturais. As grandes florestas de teca do século XVI haviam desaparecido progressivamente e este porto abastecia-se essencialmente na região do vizinho Guzerate. Após 1739, o espaço sob jurisdição portuguesa encontrou-se reduzido a 20 aldeias e a uma superfície total de menos de 50 km². Os Maratas anexaram também o Guzerate na década de 1750, reduzindo ainda mais a capacidade de abastecimento dos Portugueses. Aliás, Damão havia-se tornado, desde a segunda metade do século XVII, um espaço periférico de construção

¹⁹ Carlos Alexandre de Morais, *Cronologia Geral da Índia Portuguesa - 1498-1962*, Lisboa, Editorial Estampa, 1997, p.123.

para os armadores do grande porto mogol de Surrate, que substituiu Goa até à década de 1730 como maior porto comercial do Índico, antes de ser ultrapassado por Bombaim.

Essa situação explica que, em termos de construção naval, o sucessor imediato de Baçaim não tenha sido Damão mas Bombaim. Encontramos aliás, nos anos 1740, duas encomendas de pequenas fragatas a estes estaleiros de Bombaim, feitas pelo vice-rei dom Pedro Miguel de Almeida Portugal²⁰.

Porém, apesar de funcionar de maneira letárgica a partir da década de 1740, Damão permanecia o último espaço de construção do Estado. Os vice-reis e governadores continuaram a encomendar aos feitores de Damão pequenos navios de um ou dois mastros. Este tipo de embarcação adaptava-se bem à luta contra a pirataria costeira. As grandes naus de guerra eram demasiado lentas contra as embarcações ligeiras dos piratas, que se metiam com facilidade nas zonas costeiras ou nas enseadas dos rios. Damão produzia embarcações de um a dois mastros, de tipo europeu como os patachos, ou de tipo indiano como as manchuas. Para o comércio e as armadas, construíam-se igualmente palas (embarcação de três mastros, equivalente asiático da fragata, mas mais barato).

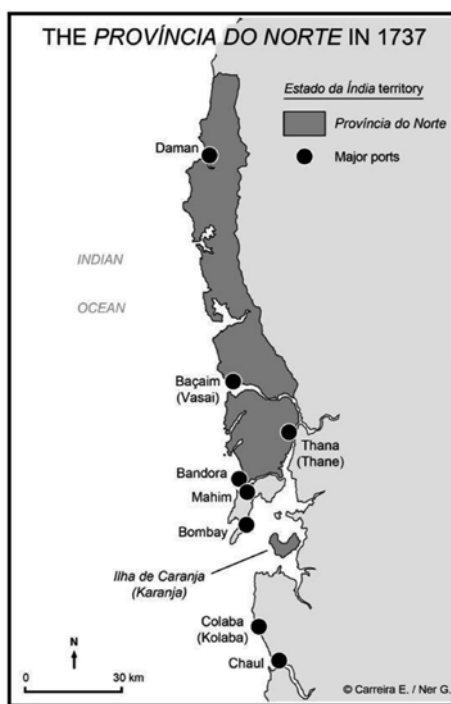


Imagem 5 – A Província do Norte antes de 1737

²⁰ Os governadores de Damão recebiam como privilégio o direito de mandar construir uma embarcação particular no arsenal durante o seu período de governo.

Manuel Artur Norton, *Dom Pedro Miguel d'Almeida Portugal*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa 1967, p.106.

Essas encomendas oficiais, apesar de pontuais, permitiram no entanto, a permanência em Damão de um pequeno grupo de profissionais competentes. Os antigos carpinteiros e construtores de Baçaim haviam migrado para Bombaim. Os de Damão actuavam também em Surrate quando não havia encomendas em Damão. De facto, os negociantes de madeira da região (muçulmanos e hindus) abasteciam prioritariamente a clientela de Bombaim, tendo Damão por vezes que adiantar as encomendas. Além disso, o modesto arsenal de Damão não tinha recursos próprios. Estrutura embrionária integrada nos locais da feitoria não possuía, ao contrário de Goa, funcionários permanentes. Era o feitor que geria os fundos destinados à construção das embarcações. O cargo de «construtor real» (título permanente e frequentemente hereditário) só existia em Goa. Em Damão as encomendas não eram regulares. Por isso, os construtores hindus só recebiam o privilégio de construtores durante o período da construção das embarcações, mas os carpinteiros e construtores adaptaram-se e especializaram-se na produção de embarcações pequeno e médio porte. A mão-de-obra assalariada trabalhava em situação precária, sendo recrutada em função das necessidades.

Os «construtores reais» de Goa (reinóis ou descendentes) possuíam também o privilégio de poder construir no arsenal real navios particulares, mas por conta própria e com a condição de serem encomendados por armadores cristãos²¹. Pelo contrário, em Damão, a construção de navios particulares era confiada a construtores hindus sem privilégio real. Logo a partir do século XVII eles construíram navios para a clientela cristã e não cristã de Diu e de toda a província do Norte. As margens com declive do rio Sandalcalo (ou Damanganga) haviam sido repartidas da maneira seguinte: a norte o arsenal real e a sul os construtores particulares²².

Se levarmos em conta a sua posição geográfica e a competência dos seus construtores, Damão poderia ter-se tornado, logo a partir do século XVI, o maior centro de construção naval do Gujurat. Mas Goa não apostou nessa estratégia. As ordens reais só autorizavam as encomendas de armadores cristãos. Por isso, Damão não pôde concorrer com Baroche (Surrate), onde o imperador mogol e os armadores do Gujurat mandavam construir os navios destinados ao comércio com o mar Vermelho e com o golfo Pérsico²³. Damão beneficiou porém indirectamente do extraordinário desenvolvimento do porto mogol de Surrate (que substituiu Goa como principal porto mercante do Índico entre os

²¹ Em 1519 o rei publicou em Évora um decreto que permitia aos moradores cristãos de Goa o direito de mandar construir nas ribeiras embarcações de porte inferior ou equivalente a 40 toneladas de arqueação para as suas actividades mercantes. Porém, eles deviam comprometer-se a não as vender depois a muçulmanos ou a estrangeiros europeus.

Joaquim Eliodoro da Cunha Rivara, *Arquivo Português Oriental*, Fascículo V, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1865-66, p. 45-46.

²² Cláudio Lagrange Monteiro de Barbuda, *op. cit.* p.80.

²³ A. Jan Qaisar, «ship-building in mughal empire during the XVIIth century». In *I.E.S.H.R.*, vol. V, N°2, p.198.

anos 1660 e 1730) porque aceitou o papel periférico de zona auxiliar dos « estaleiros » de Surrate quando estes se encontravam saturados de encomendas.

A família parse dos Lowjee-Monackjee, que viria mais tarde a ser também a principal família de mestres construtores de Bombaim, mandava regularmente construir pequenos navios em espaços periféricos como Broach ou Damão. Entre 1620 e 1650, a clientela inglesa dominou em Damão (a *East India Company* tinha a sua principal feitoria em Surat). Mas a cessão conflituosa de Bombaim pelos Portugueses afastou, a partir de 1666, as encomendas britânicas. Esta clientela foi substituída pela comunidade dos banianes de Diu, que acabava de obter importantes privilégios para comerciar com a África oriental portuguesa²⁴. Os banianes iriam representar a principal clientela privada de Damão até aos anos 1780, o que explica a permanência neste porto de uma frota mercante para transporte de madeiras e material de construção, caso, por exemplo, de 27 palas assinaladas em 1730, quando Goa já não tinha na mesma época uma única embarcação privada de médio ou grande porte²⁵.

2 – Os Estaleiros Reais de Damão – Séculos XVIII e XIX

Contrariamente a Goa e Baçaim, cuja produção naval durou cerca de um século antes de desaparecer, Damão iria passar inesperadamente, entre 1790 e 1820, de uma produção periférica e ocasional de pequenos navios ao estatuto de Estaleiro Real com uma das maiores produções do império português. Três factores convergentes explicam esse extraordinário destino: a evolução do comércio marítimo da Ásia, a reorganização da Índia portuguesa pombalina e pós pombalina, e, por último, o contexto regional do Guzerate.

a - A reforma pombalina dos estaleiros ultramarinos

A guerra de Sucessão da Áustria, concluída em 1748, demonstrou que os conflitos internacionais ultrapassavam doravante as guerras continentais na Europa e alastravam aos domínios ultramarinos. Finda a guerra, os governos europeus e as companhias das Índias decidiram aumentar as suas frotas de guerra para afirmar a sua presença no Atlântico e no Índico. A Guerra dos Sete Anos (1756-1763) iria confirmar esta evolução estratégica. A França, que não havia investido suficientemente no sector da protecção naval, perdeu a maioria dos seus territórios americanos e indianos, permitindo à marinha britânica afirmar-se como a primeira potência naval nos dois oceanos. Isto representou uma fonte de preocupação para Portugal cuja economia dependia essencialmente dos

²⁴ Luís Frederico Dias Antunes: *O bazar e a fortaleza em Moçambique, A comunidade baneane do Guzerate e a transformação do comércio afro-asiático (1686-1810)*.

²⁵ A.B. de Bragança Pereira, *Arquivo Português Oriental*, Tomo 1, Parte IV, Volume III, Bastorá, Tipografia Rangel, 1937, p.207-208.

rendimentos ultramarinos. A situação levou Pombal e os seus sucessores a organizarem a segurança das rotas marítimas.

Portugal, como a França e a Grã-Bretanha, para assumir a protecção da sua navegação em caso de guerra devia poder intervir rapidamente tanto no Atlântico como no Índico. Para isso, era necessário manter armadas de vigilância nessas diversas partes do globo. A rapidez de mobilização era essencial, como a *East India Company* o provou em 1778, quando ocupou militarmente os territórios da Índia francesa antes mesmo que os governadores desta última tivessem sido informados oficialmente por Paris do desencadear da guerra. A presença de divisões navais que deviam patrulhar em permanência os oceanos supunha uma rede de portos de escala capazes de abastecer, de consertar e, se necessário, de substituir os navios perdidos. Logo na primeira metade do século XVIII, os estaleiros multiplicaram-se : os Ingleses mandaram construir navios na Jamaica, os Espanhóis em Cuba, os Franceses em Port Louis (Ilha Maurícia)²⁶. A partir dos anos 1760 acrescentaram-se aos estaleiros uma rede de portos estrategicamente bem situados, como Santa Helena (britânico) ou o Cabo de Boa Esperança (holandês), que se tornaram lugares de escala e conserto naval muito frequentados por todas as nações europeias.

A nível ultramarino, o Índico português (costa indiana e África Oriental, assim como Macau) estava cada vez mais em contacto com o comércio britânico e francês (comércio dos escravos, do algodão, e mais tarde do ópio), o que ameaçava os monopólios da coroa portuguesa. O mesmo acontecia, aliás, na costa brasileira onde o contrabando destas nações atingia proporções importantes²⁷. Por isso, a estratégia pombalina consistiu num desenvolvimento das complementaridades internas entre os portos do império, inclusive nas escalas e e actividades de construção naval.

Por outro lado, os anos 1760 representam na Europa o fim dos exclusivos das grandes companhias na navegação para o Oriente, o que provocou uma corrida ao Índico pelos armadores particulares e um grande desenvolvimento da cabotagem regional nos portos europeus da Índia. Portugal antecipou esta evolução: em 1765 a coroa abriu mão de seu exclusivo em favor dos armadores lisboetas²⁸. Foi nos anos 1780 que o desenvolvimento da construção naval, oficial e privada, arrancou realmente na Índia. Além do contexto global (comércio), o contexto continental também explica a situação : as tropas britânicas anexaram a antiga província do Norte (ocupada pela confederação maratha desde 1739) e as florestas de teca da região. A partir de 1785, anexaram também a região de Bengala e as florestas do antigo reino de Arracão [actual Birmânia]. O porto de Calcutá, capital do futuro Raj britânico, conheceu, a partir dessa data, um extraordinário desenvolvimento das suas actividades navais e comerciais.

²⁶ Martine Acerra, Jean Meyer, *op. cit.*, p.49.

²⁷ Ernst Pijning, “Contrabando, Ilegalidade e Medidas Políticas no Rio de Janeiro do século XVIII”, in *Revista Brasileira de História*, vol.21 n° 42. São Paulo, 2001.

²⁸ Ernestine Carreira, «Os últimos anos da Carreira da Índia», In *Actas do XVIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Angra do Heroísmo, 1998, p. 813.

O Estado da Índia também beneficiou com este dinamismo global. Até ao início da década de 1770, Pombal hesitou entre a ilha de Moçambique e a Índia para substituir Goa e Baçaim como centro de conserto e construção naval. Ele pensou fazer da ilha o empório centralizador da navegação entre o Brasil e a Índia, reservando o acesso directo à Índia e a Macau para os armadores de Lisboa. Por isso, mandou abolir os privilégios comerciais da comunidade baniane de Diu na África oriental, abrindo a costa a todos. Mas a ilha não oferecia nenhuma condição para um desenvolvimento das actividades navais: as madeiras e o material deveriam ser importados, não existia mão-de-obra qualificada e o ancoradouro sempre havia sido relativamente perigoso. Os navios particulares preferiam escalas de conserto ou até troca de navios no cabo da Boa Esperança (holandês), em Port-Louis (francês) ou até em Bombaim (inglês). Por outro lado, os governadores de Goa mantiveram, entre os anos 1760 e 1780, uma política de conquistas locais que quadruplicaram o território goês (cerca de 4 000 km² nos anos 1780). Os territórios anexados aos Sawant de Wadi e ao rei de Sunda também se compunham de florestas.

A partir de 1770 o marquês deu ordem para se reorganizarem os arsenais de Goa e Damão. Há mais de um século que as ribeiras de Goa sa haviam especializado no conserto de navios portugueses e até, por vezes, estrangeiros. Em 1773 Pombal mandou reduzir o pessoal permanente, conservando apenas as pessoas estritamente necessárias, às quais ele atribuiu funções perfeitamente delimitadas²⁹. Os custos salariais da mão-de-obra de base já se encontravam reduzidos porque o trabalho da Ribeira era efectuado por “begarins” (operários jornaleiros) et sobretudo por presos³⁰.

Apesar de tudo, o arsenal de Goa não correspondeu às esperanças do ministro. Os edifícios estavam completamente abandonados nos anos 1780 porque os navios já não podiam subir, por causa do lodo, o rio Mandovi até ao velho porto de Goa. Já nos anos 1740 o conserto e a internagem dos navios da Carreira e das armadas eram efectuados no porto marítimo de Mormugão. Os navios mercantes utilizavam o ancoradouro de Panjim [hoje Panaji], de onde já haviam sido transferidos, desde os anos 1760, o governo, as principais instituições e as casas de comércio³¹. No final do século, o arsenal de Goa servia apenas de cordoaria para Mormugão e para Damão³², e, mesmo assim, não conseguiu responder às necessidades porque as autoridades foram obrigadas a aceitar a proposta de um negociante particular para instalar uma fábrica de cordas na ilha de Combarjua. Goa guardava apenas, no início do século XIX, uma actividade simbólica de conserto naval, assim como o monopólio da instalação das aparelhagens sobre os navios da coroa oriundos dos estaleiros de Damão.

²⁹ *Regimento do Régio arsenal e ribeira das naus da cidade de Goa*, Lisboa, Na régia oficina tipográfica, 1773.

A.H.U. Códice 1195.

³⁰ *Documentação Ultramarina Portuguesa*, Vol. V, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1967, p. 108.

³¹ Cláudio Lagrange Monteiro de Barbuda, *op. cit.* p. 79.

³² A.H.U., *M.I.*, M. 179, 23.03.1804.

Esta situação explica certamente a escolha final de Pombal, que preferiu centralizar as actividades de construção no pequeno arsenal de Damão, elevado em 1774 à prestigiosa categoria de *Reais Estaleiros*, o que desclassificava definitivamente Goa. O projecto consistia em fazer um centro de construção naval ao serviço de todos os estabelecimentos portugueses para lá do cabo da Boa Esperança. A escolha de Damão também se explica pela conjugação dos contextos global e regional. Um dos problemas mais importantes de Goa e Lisboa no século XVIII foi a falta de construtores competentes. A profissão evoluía paralelamente às novas técnicas de construção. Na Europa como na Índia os carpinteiros de marinha formaram-se e tornaram-se progressivamente mestres construtores³³. A maioria dos construtores de Lisboa e de Goa não possuía os conhecimentos científicos e técnicos que a evolução das técnicas impunha. O próprio rei dom João V havia tomado consciência deste problema e convidado especialistas franceses e ingleses, mas estes depararam-se com a poderosa corporação dos mestres construtores da *Ribeira das Naus*, cujos privilégios eram antigos e que recusou integrar estes estangeiros³⁴. O mesmo aconteceu em Goa onde a função de mestre construtor era assumida desde o século XVII por membros da comunidade descendente, que não queriam renunciar a seus privilégios. Citaremos apenas o exemplo do patacho encomendado em 1736 pelo vice-rei, num momento em que o Estado andava em gravíssimo perigo por causa do avanço do exército marata. O mestre construtor enganou-se nas medidas e a embarcação nunca pôde navegar³⁵. Em 1741 o Conselho Ultramarino mandou para Goa o construtor Francês Jean Baptiste Dhoudain³⁶, mas este enfrentou a hostilidade dos titulares locais e regressou a Lisboa. Na década de 1760 o vice-rei contratou na Índia o dinamarquês Jean André Collen par dirigir em Damão a fabricação de algumas embarcações de guerra. Satisfeito com o trabalho dele, o governador tentou integrá-lo no arsenal de Goa, mas a família descendente, que detinha o cargo, protestou e Pombal acabou por lhe dar razão. De facto, a situação deste grupo social era extremamente precária porque ele vivia exclusivamente de cargos no exército e na marinha. Com a perda do império haviam também perdido seus rendimentos marítimos no século XVII e as suas propriedades agrícolas quando os Maratas anexaram a Província do Norte, em 1739.

No arsenal de Damão não existia construtor titular. O mestre construtor era nomeado por contrato para cada construção individualmente. Desde o século XVII a função era ocupada por hindus. Estes tabalhavam também em Surrate e Bombaim e tinham grande experiência das técnicas de construção europeias. Pombal desejava fixar permanentemente estas competências em Damão. Impressionado pelo trabalho que o construtor Sadaciva Caliana realizava há anos para a armada do Estado, decidiu atribui-

³³ Martine Acerra, «Construction navale et arsenaux», In *Information Historique*, Paris, Armand Collin, 1997, p. 45.

³⁴ Luis Ferraud de Almeida, «Um construtor naval francês em Portugal, (1710-1715)», In *Mare Liberum*, N°4, 1992, p. 116.

³⁵ A. B. de Bragança Pereira, *op. cit.*, Tomo 1, Parte V, Volume III, p. 152.

³⁶ A.H.U., M.I., M. 17, O.14, 21.04.1741.

-lhe o título de *construtor régio*, um salário confortável e o privilégio de poder construir, por sua conta própria, embarcações para os particulares dentro do arsenal. Esse título continuou a ser atribuído aos membros mais competentes da corporação dos mestres construtores hindus até meados do século XIX³⁷. Quando havia uma encomenda oficial de navio de guerra, um oficial de marinha assistia o construtor e orientava-o sobre adaptações particulares. O mestre construtor tinha em Damão um papel muito mais importante que em Goa, porque decidia ele próprio sobre a escolha da madeira e o seu abastecimento. O feitor apenas geria o pagamento³⁸. A situação só evoluiu a partir de 1816 quando o governo de Goa passou a nomear, sistematicamente, para cada construção um agente ou funcionário do governo com a tarefa de comprar o material.

Mas, tal como em Bombaim e Calcutá, a causa primordial da emergência de Damão como principal centro de construção no Oriente português foi o acesso directo à madeira. Entre os anos de 1740 e 1760 Goa tentou sempre, em vão, negociar com Poona (capital Marata) a restituição da Província do Norte. Nesta época o arsenal de Damão comprava suas madeiras no Guzerate e produzia pequenas fragatas para a armada do Estado. Na década de 1770 o governo de Goa mudou de estratégia e aceitou uma compensação composta por um conjunto de aldeias na vizinhança de Damão. Em 1783 Goa tomou posse da pravana (distrito) de Nagar-Avely, a leste de Damão. Este território (cerca de 300 km²) encontrava-se coberto por magníficas florestas de teca e outras madeiras próprias para a construção naval.

O governo de Lisboa incentivou o desenvolvimento desta actividade com a supressão de todas as taxas alfandegárias e impostos locais. Por outro lado, os custos de funcionamento do arsenal, como aliás o dos espaços de produção privada, eram pouco importantes porque o pessoal não era permanente. Se calcularmos a construção em Damão tendo por base o tonel de arqueação, nos anos de 1790 custava apenas 50% do preço da de Bombaim, o que a tornava bastante competitiva.

b - Estaleiros reais e privados em Damão: encomendas de armadores privados de 1780 a 1820

Os anos de 1780 a 1830 representam o período mais próspero da história da produção naval damanense. Durante quase meio século os mestres construtores iriam satisfazer as encomendas privadas, resultantes do extraordinário aumento da navegação de cabotagem asiática. Mas a marinha real foi sempre o cliente mais regular.

Após a aquisição de Nagar-Avely, as margens norte e sul do Sandalcalo conheceram vários períodos de actividade intensa graças também às encomendas de armado-

³⁷ Encontramos nos arquivos de Goa os seguintes nomes dos mestres construtores reais de Damão : Sada Sadaciva Caliana (1774-1781), Sadaciva Quenso (1781-1805), Jado Simagi (1805-1842), Gangaramo Jado (1842-1852). A partir de 1852 aparecem exclusivamente nomes de funcionários coloniais : José Nicolau Rodrigues (1852-1855), José Victor Moreira (1855-1871), mas nessa época já não existia construção de grandes e médias unidades nas ribeiras de Damão.

³⁸ Cláudio Lagrange Monteiro de Barbuda, *op. cit.*, p. 83.

res particulares. Os construtores reais nomeados não conseguiam dar conta de todas as encomendas. Foram apoiados nos anos 1790 por outros vindos da região de Baçaim, que trabalhavam alternadamente em Bombaim e Damão. Três comunidades mercantes encomendaram o essencial dos navios : até ao final dos anos 1780 os banianes e alguns outros negociantes do Estado constituíram a clientela essencial de Damão. Foram depois substituídos durante mais de 30 anos pelos armadores e proprietários de estaleiros de Bombaim. A partir de 1817 o espaço foi reservado exclusivamente, por ordem da Coroa, aos clientes de nacionalidade portuguesa, que abriu oportunidades aos ricos armadores goeses e descendentes instalados em Bombaim, e também aos negociantes de Macau.



Imagem 6 – Damão, margem sul do rio Sandalcalo, espaço de construção de navios particulares

A clientela especializada no comércio com a África oriental

Como já foi dito, a construção naval tradicional em Damão aproximava-se, até meados do século XVIII, da produção tradicional indiana. Damão funcionava como espaço secundário, que produzia navios de pequena e media arqueação. Ali se fabricavam navios de tipo asiático, palas e outras embarcações, bem como alguns modelos de origem europeia (patachos, corvetas). A maioria destinava-se ao comércio no Índico ocidental.

Até à década de 1770, os baneanes de Diu foram os únicos clientes regulares, mas nem todos os anos havia encomendas. Apesar da perda de seu exclusivo comercial sobre os portos da África oriental, os Baneanes encomendaram muito mais navios nas décadas de 1780 e 1790. Essa prosperidade foi a consequência directa do arranque da economia negreira na África oriental. A chegada maciça de navios negreiros franceses, ingleses, e por vezes portugueses, provenientes do Atlântico, acarretou o aumento das trocas de têxteis entre a África e a Índia (moeda de troca no sertão africano). A abolição dos monopólios das companhias abriu para os armadores particulares franceses possibilidades de comér-

cio com o Índico. Era necessário abastecer as ilhas Mascarenhas e as atlânticas (Antilhas) com mão-de-obra escrava para as plantações de café. Mais de 120.000 captivos foram exportados a partir dos portos de Moçambique e Cabo Delgado entre 1770 e 1793. Pela correspondência do negociante minhoto Francisco Gomes Loureiro, hoje arquivada em Goa, sabemos que a maioria das embarcações que navegaram entre Diu, Damão e a África nessa época haviam sido construídas em Damão. O tráfico levou também à constituição de um grupo de poderosos armadores portugueses e goeses em Moçambique, que encomendavam os seus navios em Bombaim e Damão.

Este sector da clientela parou repentinamente em 1793, porque a entrada em guerra de Portugal contra a França quase acabou com o tráfico marítimo português até 1810 (queda das Mascarenhas). De facto, Port-Louis acolheu uma importante frota de navios corsários franceses que assolaram o Índico durante essas duas décadas. A partir de 1812, o comércio negreiro pode recomeçar, mas desta vez com destino à América do sul com navios construídos no Brasil ou na Europa, e com moedas de troca vindas do Atlântico. Mais do que a guerra, foi esta mudança radical na economia da África oriental que acabou com a clientela baniane em Damão.

Os navios para o comércio da China

Damão tornou-se um dos actores centrais do que viria a ser na Ásia a última grande aventura comercial do século XVIII : a exportação de produtos indianos para a China.

A partir de 1775 enormes quantidades de algodão em rama proveniente do Guzerate foram embarcadas nos portos de Surrate e Bombaim com destino a Cantão. Os negociantes de Bombaim dominaram largamente esse comércio. O algodão em rama representava uma especificidade : a de exigir navios de grande arqueação por causa dos volumes das cargas. Ora, nos anos de 1770 a frota mercante de Bombaim, especializada na cabotagem regional, não dispunha de navios grandes. Os estaleiros de Bombaim, dominados desde os anos 1730 pela comunidade Parsi, em particular Lowjee Nasserwanjee Wadia, trabalhavam principalmente para a *East India Company*. Eles somente responderam às encomendas particulares nos anos 1780, após a anexação pelas tropas britânicas das florestas da antiga Província do Norte. No final dessa década, Bombaim já contava com mais de quarenta navios particulares de grande porte³⁹. Mas a partir de 1793, com o alastramento da guerra europeia aos domínios marítimos, os « estaleiros » de Bombaim foram requisitados pela marinha de guerra inglesa, a *Royal Navy* e pela *East India Company*⁴⁰.

³⁹ Pamela Nightingale, *Trade and Empire in Western India*, Cambridge University Press, 1970, p. 22.

Cf. também Anne Bulley, *The Bombay Country Ships – 1790-1833*, New York, Routledge, 2013 (primeira edição em 2000).

⁴⁰ Andrew Lambert, « Strategy, Policy and Shipbuilding : The Bombay Dockyard, the Indian Navy and Imperial Security in Eastern Seas, 1784-1869 », in H.V. Bowen, Margarete Lincoln, Ligel Rigby, *The Worlds of the East India Company*, Woodbridge, Boydell Press, 2002, p. 137-152



Imagem 7 – Damão, margem norte do rio Sandalcalo, antiga ribeira das naus

No intuito de se apoderar das florestas de teca do Malabar, a *East India Company* anexou a região em 1793. Havia urgência em substituir a centena de navios particulares britânicos que a frota corsária de Port- Louis havia tomado no Índico⁴¹. Os estaleiros de Bombaim não podiam responder ao mesmo tempo ao enorme pedido oficial e particular. Duas possibilidades ofereceram-se então para os particulares de Bombaim: Bengala, onde esta actividade havia começado no final da década de 1780 e Damão. Majoritariamente, eles preferiram Damão, certamente por causa da proximidade (podiam deslocar-se para seguir a obra), da qualidade e dos preços atractivos.

Damão passou então da produção de pequenos navios de guerra e comércio para a construção de grandes navios de comércio. Esta reconversão foi iniciada por um negociante minhoto instalado em Goa e Surate, Francisco Gomes Loureiro, o qual representava em Bombaim uma das maiores sociedades de armadores de Lisboa. Ele encomendou em Damão, no início da década de 1780, uma pequena embarcação, a corveta *Bela Africana*. Satisfeito com o preço e a qualidade, encomendou em 1787 o *Hércules do Oriente*, o maior navio até ali construído em toda a história de Damão (800 toneladas de arqueação)⁴². Ficou terminado em menos de um ano e foi financiado a meias por um abastado parsi de Bombaim, Nasserwanjee Monackjee, ele próprio dono de estaleiros. O *Hércules do Oriente* representou uma excelente promoção para a produção damanense.

⁴¹ Andrew Lambert, «Empire and Seapower: shipbuilding by the East India Company at Bombay for the Royal Navy», in *Les flottes des compagnies des Indes, 1600-1857*, Paris, Service Historique de la Marine, 1996, p. 150.

⁴² Ernestina Carreira, «La correspondance de Francisco Gomes Loureiro, un négociant portugais au Guzerate», In *Sources européennes sur le Gujerat*, Paris, l'Harmattan, 1998, p. 97.

Entre 1790 e 1817 os mestres construtores destes «estaleiros» passaram então a trabalhar quase exclusivamente para a clientela de Bombaim. Copiavam modelos de tipo europeu cujos planos eram também utilizados nos «estaleiros» de Bombaim. Os clientes eram também frequentemente os próprios proprietários dos estaleiros de Bombaim, que delegavam assim parte das suas encomendas, como sucedeu com Nasserwanjee Monackjee, já citado. O que nos permite emitir a hipótese que Damão funcionou ao mesmo tempo como centro independente (clientela do Estado ou «Portugueses» de Bombaim) e como espaço anexo dos estaleiros de Bombaim. Entre 1790 e 1797 Damão forneceu em média um navio por ano aos armadores de Bombaim. Tratava-se sempre de navios de grande porte (600 a 700 toneladas) destinados visivelmente ao comércio do algodão com a China.

Entre 1799 e 1813, as tropas da *East India Company* ocuparam militarmente os territórios do Estado da Índia, oficialmente para os protegerem contra o perigo de invasão francesa, mas sobretudo no intuito de os adquirir no final da guerra. A dominação militar inglesa teve uma consequência imediata: os construtores de Bombaim apropriaram-se dos espaços de construção e dos recursos florestais de Nagar-Avely. A exploração foi brutal e abusiva. Em somente dois anos (1799 e 1800) construíram-se em Damão 7 navios de grande porte (700 a 1000 toneladas)⁴³.

Entre 1801 e 1808 as encomendas pararam brutalmente por causa do contexto militar da região. A *East India Company* anexou definitivamente o Guzerate em 1803. Ela entendia recuperar por conta própria o comércio de algodão em rama, produzido no Guzerate e dominado até ali pelos armadores particulares de Bombaim. Por outro lado, a construção naval privada deslocava-se progressivamente para a costa oriental da Índia, em particular para o Bengala onde os Ingleses tinham agora acesso às ricas florestas de teca de Burma (futura Birmânia). Logo nos primeiros anos do século XIX, Bengala ultrapassava Bombaim em termos de navios construídos e de quantidade de tonéis de arqueação⁴⁴. Os preços de construção em Bengala eram muito mais baixos que em Bombaim e em Damão.

Porém, os arquivos de Goa provam que logo a partir de 1808 as encomendas dos armadores de Bombaim recomeçaram. Como explicar esse regresso da clientela a Damão apesar dos preços pouco concorrenciais em relação a Bengala? As florestas de Nagar-Avely estavam quase extintas e Damão importava de Bombaim boa parte das madeiras de construção. Mas o objectivo não era obter embarcações mais baratas. O contexto comercial vivia uma nova revolução com o desenvolvimento, a partir de 1805, do contrabando de ópio de Malwa (Índia central) para a China. A China importava ópio indiano há séculos

⁴³ Anne Bulley, *op.cit.*

⁴⁴ Entre 1800 e 1820, construíram-se em Calcuta e Chittatong 295 navios, o que representava cerca de 125.000 toneladas de arqueação.

William Kirk, « Shipbuilding in southern asia ports - 1800-1820 », in *The mariner's mirror*, Vol. 39, N°4, 1953, Cambridge University Press.p. 266-268.

mas o seu consumo só se havia generalizado na segunda metade do século XVIII graças à conquista de Bengala pelos Ingleses em 1785. A *East India Company* dominava agora as regiões de Patna e Benares (actual Varanasi), as maiores produtoras. Transformado em pães, o ópio era vendido em leilões aos armadores particulares que o transportavam até Macau, sob bandeira portuguesa. De facto, até à guerra do ópio (início da década de 1840), esta mercadoria era oficialmente proibida no império e só podia entrar em contrabando. Os armadores Macaenses passaram, durante várias décadas, a ser os intermediários indispensáveis neste tráfico ilícito entre Bengala e Cantão.

Para manter os seus monopólios a *East India Company* proibiu o tráfico do ópio de Malwa, região que ainda não dominava, para Bombaim. Mas o ópio é um produto que ocupa pequenos volumes. Por isso, rapidamente se escondeu o ópio nas balas de algodão em rama carregadas nos navios. Mas esse tráfico necessitava de navios de porte médio (entre 200 e 600 toneladas). Os negociantes de Bombaim não os podiam encomendar em Bengala sem dar nas vistas. Damão era território português, discreto e com construtores competentes nos navios de médio porte. Entre 1808 e 1818 Damão construiu um navio por ano para os armadores de Bombaim, voltando à sua vocação inicial dos navios de médio porte. Em 1821, 20% dos 41 navios da frota comercial de Bombaim haviam sido construídos em Damão⁴⁵. Nota-se porém nesse período a quasi ausência de clientes britânicos. As encomendas vinham maioritariamente de negociantes luso-descendentes e goeses instalados em Bombaim, como por exemplo Rogério de Faria⁴⁶.

Não foram conservados os registos oficiais de construção de navios privados em Damão, por isso não podemos medir com exactidão a importância da produção naval. Mas o arquivo de Macau registou as quantidades de ópio importadas e os navios que chegaram⁴⁷. As gazetas inglesas de Bombaim também mencionam o lugar oficial de construção dos navios. Sabemos no entanto, pelas correspondências privadas e oficiais, que a quasi totalidade do material de construção destes navios foi enviado de Bombaim, sendo agora Damão apenas um lugar de montagem das embarcações e de carregamento do ópio

⁴⁵ William Kirk, *op. cit.*, p. 274.

⁴⁶ Natural de Goa, Rogério de Faria [1770 - 1848] instalou-se em Bombaim onde fez fortuna no negócio marítimo. Foi mais tarde condecorado com a ordem de Cristo pelos serviços prestados à Coroa Portuguesa.

Teotónio Rodrigues de Sousa, «Rogério de Faria: An Indo-portuguese trader with China Links», In *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do sueste e o Extremo Oriente, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Macau 1993.

⁴⁷ Existem poucos estudos sobre o comércio do ópio na Ásia portuguesa. Podemos assinalar : Amar Farooqui, *Smuggling as Subversion: Colonialism, Indian Merchants and the Politics of Opium*, New Delhi, New Age, 1998.

Claude Markovits, « The Political Economy of Opium Smuggling in Early Nineteenth Century India: Leakage or Resistance? », *Modern Asian Studies*, 43, 1, 2009, pp. 89-111.

George Bryan Souza, « Opium and the Company : Maritime Trade and Imperial Finances on Java, 1684-1796 », In *Modern Asian Studies*, Cambridge University Press, 2007.

Jorge dos Santos Alves, « O triângulo Madeira/Achem/Macau. Um projecto transoceânico de comércio do ópio (1806-1806) », In *Archipel*, Vol. 56, 1998.

de contrabando. Só Bombaim recebia da Europa as quantidades de ferro e cobre necessárias para o forro dos navios, uma prática que se generalizou nessa época na Europa e depois no Índico, em substituição da madeira e do alcatrão⁴⁸. Os principais fornecedores de Damão foram Nasserwanjee Monackjee nos anos 1790 e depois Rogério de Faria até aos anos 1830.

O Mercado nacional (1817-1821)

Após o fim da guerra, a coroa portuguesa tomou em 1817 a decisão de reservar o exclusivo da construção privada para os vassallos da coroa portuguesa⁴⁹. Este decreto não levava em conta a situação do Estado mas as necessidades urgentes do Atlântico português nessa época. Na sequência da instalação da Corte no Rio de Janeiro, depois da invasão de Portugal pelas tropas napoleónicas, a rede de comércio marítimo ultramarino reestruturou-se. O centro económico e financeiro do conjunto era agora o Rio de Janeiro. Mas a frota mercante de Lisboa e do Rio de Janeiro, construída em grande parte no início da década de 1780 precisava ser trocada. Ora, os estaleiros do Rio de Janeiro e de Salvador não tinham a capacidade e a competência necessária para abastecer o pedido crescente dos armadores do Brasil e de Lisboa. A situação crítica de Portugal em 1808 e a necessidade de aumentar a armada do Brasil em tempo de guerra tornou os arsenais do império estrategicamente indispensáveis.

Pelo decreto de 13 de Maio de 1810 o Regente D. João suprimiu os direitos alfandegários de importação no Brasil para todas as mercadorias exportadas da China e da Índia em navios construídos nos estaleiros navais portugueses. Esta decisão interessou o conjunto dos armadores vassallos da coroa, metropolitanos (reinóis), brasileiros, descendentes ou asiáticos. Mas para além do Cabo da Boa Esperança, nos portos do Estado, poucos podiam tirar benefício dessa nova legislação. O pequeno grupo de armadores da ilha de Moçambique (baneanes, reinóis, goeses, descendentes) possuíam embarcações construídas em Damão. Mas a guerra com a França havia-os arruinado e as várias tentativas que haviam feito para prospectar o mercado argentino e brasileiro, haviam sido quase sempre um fracasso. Na Índia portuguesa não havia frota de navios de grande porte. Finalmente, apenas dois grupos de armadores podiam beneficiar com a situação : os antigos vassallos da coroa agora instalados em Bombaim e Calcutá, e os negociantes de Macau. Estas duas comunidades abastadas haviam enriquecido a partir dos anos 1780 com o comércio de algodão e depois com o comércio do ópio.

Os armadores macaenses trabalhavam quasi exclusivamente com Calcutá desde o fim da década de 1790 e a sua frota havia sido integralmente construída em Bengala⁵⁰.

⁴⁸ Liliane Hilaire-Perez, *L'expérience de la mer, les Européens et les espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, Seli Arslam, 1997, p.15.

⁴⁹ A.H.U., *M.I.*, M. 202, 11.02.1817.

⁵⁰ A.H.U., *Documentação avulsa de Macau*, Caixa 33, Documento 42.

Eles não possuíam as redes de crédito necessárias para encomendar navios em Damão. Este porto não importava produtos chineses porque o mercado importador e redistribuidor na costa era Bombaim desde os anos 1770. Até 1817, os Macaenses não puderam aceder aos estaleiros de Damão. Na realidade, somente alguns armadores de Bombaim reuniam a dupla condição de serem vassallos da coroa e proprietários de navios construídos em Damão. O goês Rogério de Faria era filho de um negociante que havia feito fortuna em Bengala. Ele havia mandado logo em 1811 o *Cruz e Resolução* para Rio de Janeiro e Lisboa, carregado de mercadorias oferecidas à Coroa como gesto de solidariedade⁵¹. Pelas informações que chegaram até nós, este armador não mandou mais navios para o Atlântico. Certamente, a abertura total dos portos da coroa portuguesa ao comércio inglês em 1810, tornava estas experiências pouco rentáveis porque não podiam concorrer com a extraordinária rentabilidade do comércio do ópio entre Bombaim, Damão e a China.

Logo a partir de 1796, as quantidades de *pães* de ópio que transitaram por Macau adquiriram proporções extraordinárias⁵². No início do século XIX, para melhorar a qualidade e selecionar as plantas, a *East India Company* decidiu baixar as quantidades de ópio vendidas em leilões. Aumentou por consequência os preços de venda. Nesse mesmo período, anexou o Guzerate, eliminando dos negociantes de Bombaim do lucrativo comércio do algodão em rama. Estes procuraram reconverter-se. O ópio era também produzido em Malwa, região central da Índia que a companhia inglesa controlava ainda muito mal. As primeiras carregações desse ópio, provenientes de Bombaim, chegaram a Macau em 1805 e provocaram os protestos do Leal Senado que via nele uma concorrência desleal em relação ao ópio importado de Calcutá pelos próprios negociantes macaenses. Mas ele mudou de posição a partir de 1810 quando o governo de Bengala decidiu discriminar os compradores, privilegiando os armadores britânicos e impondo taxas alfandagárias pesadíssimas sobre a mercadoria comprada pelos Macaenses.

Em 1813 o governo de Goa, na sequência da proibição deste comércio em Bombaim, aceitou a passagem do ópio de Malwa pelos portos do Estado. Em 1818 as tropas britânicas eliminaram os últimos vestígios do império marata. A paz voltou à Índia central e permitiu desenvolver ali a cultura do ópio, cujos preços não deixaram de baixar ao logo dos anos seguintes, até atingir um décimo do seu valor anterior. As carregações passaram a ser discretamente mandadas para a costa, via Goa e Diu, mas sobretudo via Damão, que se encontrava mais próximo dos espaços de produção. Este porto iria receber nos anos 1820 dois terços do ópio exportado pela costa ocidental da Índia⁵³.

⁵¹ N.A.G. *Monções do Reino*, Vol. 190 A (1810-1811), fl 6rv.

⁵² 200 caixas de ópio em 1765, 2000 em 1800 et mais de 7500 em 1830.

⁵³ Celsa Pinto, *op. cit.*, p. 128-154.

Logo a partir de 1816 o Conselheiro Pereira, um dos maiores negociantes de ópio de Macau, estabeleceu contactos em Damão, onde encomendou o futuro navio *Príncipe Regente*, realizado em menos de um ano e que levou a sua primeira carga de ópio para a China. Logo a partir desse sucesso, os maiores armadores de Macau encomendaram navios em Damão. Ou seja pelo menos 10 navios entre 1817 e 1821, isto é, uma média de duas embarcações por ano⁵⁴. O preço do navio ficava pago com os benefícios da venda de uma única carga de ópio. O armador podia a a seguir continuar esse comércio ou navegar para o Brasil com produtos chineses. Beneficiava em todos os portos da Coroa de uma insenção de direitos alfadegários por causa da sua construção em estaleiros reais. Pelo que os arquivos deixam entender, pelo menos quatro dos navios construídos em Damão nesta época foram assim subordinados às viagens para o Atlântico. Os outros continuaram o tráfico de ópio entre Damão e Macau⁵⁵.

A *East India Company* decidiu impedir esse comércio por todos os meios. Em 1829, o governo de Calcutá decidiu autorizar novamente esse comércio em Bombaim. Anexou a região do Sind [hoje no Paquistão] em 1838, o que lhe permitiu dominar a rota do ópio de Malwa⁵⁶. Logo em 1840, os 9/10 da produção de ópio de Malwa já passavam directamente por Bombaim, excluindo Damão e até Macau (ia directamente para Hong-Kong, fundada em 1842). Os rendimentos alfandegários de Damão representavam em 1840 apenas 1/10 das somas recolhidas em 1830.

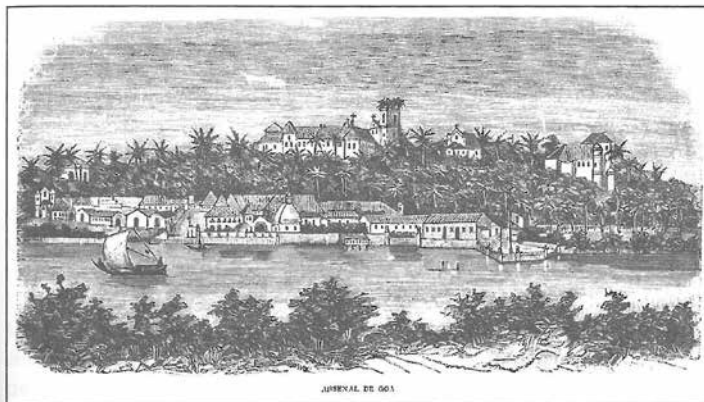
c - O Arsenal de Damão ao serviço da marinha real portuguesa na época de Dona Maria I e Dom João VI: Índico e Atlântico

Como já o indicámos precedentemente, existiam em Damão a ribeira privada (a sul do Sandalcalo) e a ribeira das naus, ligada ao arsenal, a norte do rio. O arsenal produziu também a um ritmo importante a partir da época pombalina. Os mestres construtores do arsenal podiam trabalhar alternadamente para particulares e para a marinha real. Não tinham exclusivo. Entre 1760 e 1861, o arsenal de Damão produziu não somente a quase totalidade dos navios de guerra do Estado da Índia, mais também, novidade na sua História, os de Macau, de Moçambique, a até unidades importantes da marinha real portuguesa no Atlântico. Essa nova clientela oficial confirma a competitividade técnica atingida nessa época graças à experiência dos construtores indianos, e à qualidade das madeiras utilizadas.

⁵⁴ A.H.U., *Caixas avulsas de Macau*, Caixa 43, Documento 19.

⁵⁵ A.H.U., *Caixas avulsas de Macau*, Caixa 44, Documento 27.

⁵⁶ Carlos Xavier, «A cidade e o porto de Damão nos séculos XVIII e XIX», In *Studia*, Lisboa, Volume 46, 1987, p. 295.



L'arsenal de Goa. A. Lopez Mendes, A Índia Portuguesa, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.

Imagem 8 – Arsenal de Goa no século XIX

As armadas do Estado e a protecção dos mares do Oriente

Como já foi mencionado, apesar das perdas sucessivas da *Província do Norte* em 1739 e da jurisdição da África oriental em 1752, o *Estado* mantinha ainda na segunda metade do século XVIII uma marinha de guerra activa.

Ela subdividia-se em duas armadas que patrulhavam ao longo da costa indiana e navegavam anualmente para o Guzerate (*armada no norte*), o Malabar (*armada do sul*) e Moçambique (uma fragata). Já não se tratava de impôr a potência naval portuguesa. A partir da segunda metade do século XVII, as armadas representavam a única ligação entre a capital e os portos subalternos. Por outro lado, o crescimento da pirataria costeira obrigava os navios particulares – vindos da Europa, da África oriental ou da Ásia – a navegar em comboio das armadas.

Até à perda da *Província do Norte*, as armadas compunham-se sobretudo de grandes naus de guerra, construídas em Baçaim a partir de modelos de navios de carreira, isto é os quatro mastros característicos das armadas do século XVII, que podiam integrar até 120 canhões. A estas naus juntavam-se uma série de embarcações de médio porte e com capacidade de acção limitada. Os governadores pombalinos de Goa escolheram, na categoria das embarcações de tamanho médio, protótipos asiáticos. Assim, a pala indiana foi preferida à corveta. O preço de construção era barato e apresentava um volume de arrumação maior. Ora, o transporte de mercadorias privadas havia-se tornado uma das missões mais importantes destas frotas. A *manchua*⁵⁷, embarcação asiática de um mastro (7 a 15 canhões) revelava-se também mais adaptada à vigilância costeira do que os navios

⁵⁷ Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário luso-asiático*, Helmut Buske Verlag, Hamburg, 1982, p. 19.

de dois mastros europeus como por exemplo o brigue. Damão e Diu só podiam manter duas pequenas palas armadas⁵⁸.

Seguindo a modernização da Europa de então, a armada da Índia abandonou também as grandes naus de guerra a proveito o modelo da fragata⁵⁹. Navio de três mastros, construído geralmente em série⁶⁰, a fragata era rápida, manobrável, e mais barata na construção⁶¹. Os arquivos de Goa mencionam a presença de *fragatinhas* nas armadas logo a partir dos anos 1730, mas podemos supor que se tratavam na realidade de palas, dado a terminologia naval não ter sido uniformizada na época. A fragata europeia embarcava geralmente 30 a 45 canhões, a pala 30 a 40. Fabricavam-se fragatas em Bombaim e palas em Damão. No estado actual das pesquisas podemos supor que os primeiros modelos da fragata foram executados em Damão nos anos 1760. A primeira mencionada nos arquivos oficiais foi acabada em 1767. As outras foram certamente encomendadas nos anos seguintes.

Em 1774, sabemos que a frota de guerra do Estado, composta por cerca de 30 embarcações, havia sido já integralmente construída em Damão. Favoravelmente impressionado, Pombal mandou ordem para construir uma nova série de fragatas e palas⁶², mas a região andava então assolada pela guerra entre Ingleses e Maratas, o que bloqueava o abastecimento de Damão em madeiras. Por outro lado, as finanças de Goa não permitiam uma despesa dessa importância. Por isso o arsenal de Goa só pôde produzir duas fragatas e uma pala até ao final da década⁶³.

No panorama setecentista foi nos anos 1780 que a marinha de Goa atingiu o máximo da sua potência, ou seja 6 fragatas, 2 palas e 43 pequenas embarcações. Também podemos sublinhar a qualidade dessas embarcações, atestada pela sua excepcional longevidade. As fragatas encomendadas por Pombal nos anos 1770 ainda navegavam no início do século XIX. Martine Acerra, especialista de história da marinha de vela, explica que nessa época em França uma fragata raramente ultrapassava os 15 anos de serviço, porque para além desse período, as despesas de manutenção tornavam-se equivalentes ao custo de uma nova construção.

⁵⁸ A.H.U., *M.I.*, M. 146, O. 162. Damão, 22.01.1785. N.A.G., *Correspondência de Diu*, Vol. 8 (1783-1786), fl. 135r.

⁵⁹ Martine Acerra, Jean Meyer, *La grande époque de la marine à voile*, *op.cit.*, p.27-29.

⁶⁰ Esse método de construção permitia também a manufactura de aparelhagem em série, e portanto adaptável sem grandes ajustes a qualquer uma das embarcações depois construídas. Martine Acerra, *Construction navale et arsenaux*, *op.cit.*, p. 47.

⁶¹ Liliane Hilaire-Perez, *op.cit.*, p. 125.

⁶² Cláudio Lagrange Monteiro de Barbuda, *op.cit.*, p.48. N.A.G. *Livros das Monções*, vol. 142 A [1749-1768], fls 1r à 3r.

⁶³ Esta pala naufragou pouco depois de ter sido lançada à água. A.H.U., *M.I.*, M. 143, O. 128, 24.03.1784.

Curiosamente, a marinha do Estado acabou por não beneficiar da aquisição da Pragana de Nagar-Avely. Nos anos 1780 Goa vivia sob a ameaça de uma invasão continental pelo soberano de Mysore, Tipu Sultão, tendo os governadores optado por apostar no desenvolvimento do exército terrestre e na anexação de territórios continentais.

A situação marítima do oceano Índico conheceu uma mutação decisiva entre 1793 e 1810. Portugal entrou em guerra contra a França, que também estava em guerra contra a Grã-Bretanha. As tropas britânicas ocuparam rapidamente os territórios da Índia francesa e depois os da Índia holandesa e portuguesa.

Durante mais de vinte anos, não encontramos menção de nenhuma encomenda do Estado ao arsenal de Damão. A frota foi diminuindo à medida que os navios deixavam de estar em condições de navegar. Em 1801, na época da ocupação do Estado pelas tropas britânicas, Goa dispunha somente de 4 fragatas, uma pala, 4 manchuas e três pequenas embarcações⁶⁴. Em 1810, só já restava uma fragata. De facto, a melhor das quatro havia sido requisitada por Lisboa para o serviço dos territórios atlânticos. A terceira, a *Real fidelíssima*⁶⁵ foi requisitada pela *Royal Navy* e naufragou no mar Vermelho. A *Santa Ana e São Joaquim* encontrava-se fora de uso e a *Nossa Senhora dos Milagres Beleza do Mar*, que fazia a navegação entre Goa e a Ilha de Moçambique, naufragou na costa africana em 1810⁶⁶.

O regresso progressivo à paz a partir de 1810 não modificou o destino da marinha de guerra de Goa. O Estado transformou-se num enclave no *Raj* britânico. A *Royal Navy* dominava o Índico e erradicou a pirataria costeira. Os seguros pagaram o valor da *Beleza do Mar*, o que permitiu de mandar construir em Damão a *Temível Portuguesa*⁶⁷ pequena fragata de 28 canhões, em 1814. Encomendaram-se também dois brigues em Damão em 1799 e 1804. Esta pequena frota assumia a ligação costeira entre Goa, Damão e Diu⁶⁸.

Nos anos 1820, graças aos rendimentos da frota do ópio, Goa encomendou em Damão três corvetas de cerca de 20 canhões cada uma. Damão também possuía um brigue para a vigilância costeira. Nos anos 1830 e 1840, na sequência da ruína do comércio do ópio em Damão e Goa, assim como da extinção das florestas de Nagar-Avely, o governo goês renunciou às encomendas previstas. As últimas embarcações que Damão construiu para o Estado foram duas corvetas que o arsenal de Damão finalizou em 1851 e 1861.



Imagem 9 – Casa da Pólvora e arsenal de Goa

Constatamos que no século XIX, paralelamente ao progresso da dominação política e militar britânica no sub-continente indiano, os navios de tipo asiático desapareceram rapidamente da marinha de vela regional. Impuseram-se os modelos europeus como o brigue (2 mastros), que substituiu a manchua porque tinha a vantagem de poder atravessar o oceano e de assumir a ligação com Lisboa ou Macau. Na organização da produção, o modelo colonial começava também a impor-se : a direcção da construção das corvetas foi confiada a engenheiros metropolitanos⁶⁹.

Notamos porém que as competências dos oficiais da marinha de Goa não evoluíam no ritmo dos progressos técnicos. Os anos 1820 e 1830 representam períodos de agitação política e social no Estado e o declínio do poder social da comunidade descendente. Os governadores não quiseram intervir no grupo de oficiais e sub-oficiais que constituíam este corpo da marinha. Assim, a maioria dos titulares da marinha de guerra de Goa no século XIX nunca navegou.

Porém, até aos anos 1820, o arsenal de Damão não foi prejudicado pela falta de encomendas de Goa. Os construtores reais e os carpinteiros do arsenal eram constantemente solicitados para encomendas particulares. Por outro lado, os « estaleiros » de Damão sendo os únicos a terem o estatuto de Estaleiros Reais além do cabo da Boa Esperança, o arsenal aceitou encomendas dos governos de Moçambique e Macau. De facto, até 1793 eram as armadas de Goa que assumiam a protecção das rotas de navegação para estes portos, mas com a guerra, os dois portos ficaram isolados. Logo depois do regresso à paz, Macau encomendou duas fragatas, entre 1818 e 1824, para proteger a sua frota mercante contra uma pirataria particularmente violenta que assolava então o estreito de Malaca e o mar da China. Mais modestamente, o governador de Moçambique encomen-

dou em Damão em 1825 o primeiro navio de guerra da História desta futura colónia : o brigue *Dom Estevão de Ataíde*⁷⁰. Destinava-se oficialmente à luta contra o tráfico negroiro que os Brasileiros e os Franceses faziam nessa costa. Nota-se porém que sua construção foi financiada pelos rendimentos alfândegários do tráfico negroiro com os Brasileiros. A construção durou um ano porque não havia madeira dado que uma parte do dinheiro foi desviado pelo governo de Goa e porque o governador de Damão foi obrigado a pedir dinheiro emprestado para acabar a construção. O cobre para o forro do navio e o resto da aparelhagem vieram de Bombaim porque o arsenal de Goa já não tinha reservas⁷¹.

As encomendas para a marinha de guerra atlântica

Após 1660 os arsenais da Índia portuguesa deixaram de produzir navios para a marinha de guerra atlântica. Após a instalação da Corte do Rio de Janeiro em 1808, a Coroa foi obrigada a reorganizar a protecção naval do « império ». A armada real foi dividida entre a protecção da metrópole e a do Brasil. Apesar de dinâmicos, os estaleiros do Brasil não conseguiam responder simultaneamente às encomendas militares e privadas. Em 1817, o rei Dom João VI proibiu as encomendas estrangeiras nas ribeiras de Damão. A coroa entendia fazer de Damão um espaço de construção anexo dos estaleiros do Brasil. Logo em 1810 esta solução havia sido estudada, mas nessa época Damão encontrava-se ocupado pelas tropas britânicas e trabalhava para os armadores de Bombaim. Quando a decisão foi tomada em 1817, nem o governo de Goa nem a Corte tinham uma ideia clara dos estragos feitos pelas encomendas inglesas sobre as florestas de Nagar-Aveli. Por outro lado, os lucros das alfândegas reais não deixavam de aumentar devido ao comércio do ópio, o que deixava supor que o Estado poderia, mais tarde, reinvestir esses benefícios na construção de embarcações militares destinadas ao Atlântico.

A coroa encomendou duas fragatas em 1816. Os construtores de Damão acabaram a *Real Carolina* em 1817, e a *Salamandra* em 1825⁷². Nas mesmas condições, encomendaram-se dois brigues de 20 canhões em 1820. Uma parte do dinheiro foi adiantado, como nas precedentes encomendas, por alguns armadores de Macau em troca de exonerações de taxas alfandegárias para os seus navios nos portos do Brasil. Todos os planos dos navios foram encomendados em Bombaim. A competência empírica dos construtores indianos era substituída pelas competências técnicas dos engenheiros britânicos⁷³.

⁷⁰ A.H.U., *Códice 1581*, 42 fl.

⁷¹ A.H.U., *Caixas de Nagar Aveli*, Caixa 2 (1825-1879), Doc. 186.

⁷² A.H.U., *Caixas Avulsas de Macau*, Caixa 46, Documento 39. A.H.U., Índia, *Correspondência Geral*, Caixa 1, 30.10.1835. N.A.G., *Correspondência de Damão*, Vol. 1603, fl. 1174.

⁷³ A.H.U., *Códice 506*, fls 200r à 201v.



Imagem 10 – Espaço das antigas ribeiras de Goa

A conclusão das guerras napoleónicas, a independência do Brasil e os conflitos dinásticos em Portugal, desembocaram na crise financeira e política que impediu encomendas nos anos 1820 e 1830. Os preços, aliás, tornavam-se dissuasivos em Damão, frente aos estaleiros de Bengala. A *Real Carolina* tinha custado três vezes mais que as embarcações de mesmo tipo nos anos 1770. A análise das contas do brigue *Ataide* e de uma fragata de 52 canhões⁷⁴ mostra que a madeira necessária para a construção representava agora 60% do preço total da embarcação, o que não era o caso no século precedente. Com o desaparecimento das florestas de Nagar-Avely, ela era agora importada dos territórios ingleses e pagava elevados direitos alfandegários.

Porém, quando Dom Miguel acedeu à monarquia, a Coroa encomendou em 1832 uma fragata em Damão (baptizada de antemão *Trimegisto Lusitano*), para a protecção de Portugal contra um eventual desembarque das tropas inimigas do seu irmão Dom Pedro. A saga desta construção acabaria por ser a mais célebre da história dos estaleiros de Damão. A década de 1830 iniciava o ruir do comércio do ópio entre Damão, Goa e Macau. Haviam-se investido somas importantes na urbanização da nova capital, Panjim. Por consequência, a Fazenda Real estava sem recursos. A longa gestação do *Trimegisto* ilustra a grave crise do Estado, que também vivia os sobressaltos da guerra entre liberais e absolutistas⁷⁵. Damão manifestou desde 1836 a sua posição em favor dos Liberais. A madeira encomendada para a fragata, em Bélimora, território inglês próximo de Damão, foi desviada em proveito das obras de melhoramento do porto de Damão. Os agentes encarregados da administração dos fundos destinados à embarcação roubaram grande parte do dinheiro. Uns anos interrompida, a construção da fragata continuou em 1839. Para abastecer o arsenal em madeiras, cortaram-se nesse ano as 1350 últimas grandes árvores de Nagar-Avely. O financiamento da aparelhagem acabou de arruinar os cofres da Fazenda Real de Goa e de Damão. A fragata custou o dobro do orçamento inicialmente

previsto, ou seja, três vezes o preço normal de uma embarcação desse tipo no início dos anos 1820⁷⁶.

Os arquivos da construção da embarcação evidencia o estado obsoleto do arsenal de Damão e as novas exigências técnicas europeias. O estaleiro desta fragata de 60 canhões foi confiado a Jado Samogi, construtor real nomeado segundo o privilégio instituído por Pombal. Foram-lhe remetidos os planos da *Duchess of Bragançe*, fragata da *Royal Navy*, escolhida como modelo. Há várias décadas que não se construía um navio de guerra desse porte em Damão. O governo português, duvidando das competências do mestre construtor indiano, mandou de Lisboa o construtor Gil José da Conceição para dirigir as obras. Os mestres construtores indianos tornaram-se simples executantes e perderam o contróle financeiro do estaleiro.

Esta última fragata construída em Damão, longe de acabar a história dos estaleiros deste porto, acabou por assumir a sua memória ao longo da História. Rebaptizada *Dom Fernando II e Glória*, (nome do novo casal real) ela deixou Damão em outubro de 1843, como rumo a Goa onde iria receber a sua aparelhagem⁷⁷. Seguiu para Lisboa dois anos depois. Nos estaleiros da capital, foram ainda necessários mais cinco anos para a adaptar às novas normas da marinha de guerra contemporânea⁷⁸.

Conclusão

Concluimos esta modesta perspectiva histórica dos estaleiros indianos na esperança de ver surgir no futuro novos trabalhos de pesquisa sobre esta temática essencial para entender a História extraordinária do Oriente Português. De facto, a qualidade atingida hoje pelos estudos sobre o comércio marítimo evidencia por contraste a indigência dos estudos sobre a fabricação dos navios e embarcações que tornaram o comércio e a acção naval possíveis.

O mesmo acontece com o passado histórico excepcional de Damão, hoje ainda subalternizado em relação a Goa. A Província do Norte interessa cada vez mais uma jovem geração de pesquisadores (André Teixeira, Mónica Reis e outros), mas não na parte naval. A cidade contemporânea voltou as costas à sua memória marítima, oceânica e investe na ligação continental com o Guzerate vizinho. A última geração de carpinteiros navais, que ainda se avistavam nas margens da Damanganga nos anos 1980 e início da década de 1990, desapareceu, sem transmitir as suas competências e a sua memória.

Contrariamente a Goa que guardou alguns rastros da aventura naval (o antigo espaço do arsenal também desapareceu actualmente a favor da urbanização), esta actividade não

⁷⁶ *Mapa dos extravios de dinheiros da Fazenda pública encontrados no exame da contabilidade da despeza feita na feitoria da praça de Damão*, Goa, Tipografia Nacional, 1839, p.19.

⁷⁷ A.H.U., Índia, *Correspondência Geral*, Caixa 15, Doc. 66, 01.02.1845.

⁷⁸ Cf António Marques Esparteiro, « A fragata dom Fernando e Glória», In *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. 262-263, 1961.

contribuiu de maneira decisiva para a memória urbana da cidade de Damão. Em 1774, Pombal já insistia sobre a insalubridade da vila de Damão, que obrigava os habitantes a migrarem para a vizinha e prestigiosa Bombaim, tendo dado ordem para uma limpeza geral e o conserto dos edifícios públicos. Mas em 1840 o secretário do novo governador da Índia Portuguesa, Cláudio Lagrange Monteiro de Barbuda, considerava que a situação não havia evoluído. Após meio século de extraordinário desenvolvimento da construção naval, e depois também do tráfico do ópio para a China, o porto havia apenas adquirido um edifício alfandegário e um cais⁷⁹. Ainda em 1880, os pântanos mantinham-se no meio do espaço urbano, e nenhuma ponte existia entre a cidade indígena e a cidade cristã, que não podiam comunicar durante as chuvas da Monção. Mas de um ponto de vista demográfico, a presença das actividades navais permitiu fixar de maneira durável a população em Damão e evitou a desertificação que se constatou em Diu (migração para África e Bombaim) logo no início do século XIX⁸⁰.

Seria também interessante compreender por que razão as autoridades portuguesas decidiram fechar definitivamente o arsenal de Damão em 1871. A pressão do governo inglês de Bombaim, que queria dominar o território do Guzerate, sem possibilidade de desvios comerciais pelos enclaves europeus, foi certamente decisiva⁸¹. Por outro lado, o governo de Goa distinguiu-se pela sua lentidão na política de regeneração das florestas do Estado. Em Nagar-Aveli só se contavam 400 grandes árvores em 1840⁸². A concorrência da produção naval de Bengala também foi um elemento decisivo no declínio de Damão assim como a emergência de Singapura e Hong-kong, que desviaram o comércio do ópio da Índia para a China. Damão e Macau, pilares desse comércio no início do século XIX, a partir dos anos 1840 tornavam-se espaços completamente periféricos e decandentes. Em 1884, o governo de Goa ainda tentou construir um estaleiro naval em Macau⁸³. Sem grande resultado.

De facto, o contexto local era há muito dependente do global. A partir dos anos 1830 a navegação a vapor triunfou na Europa e estendeu-se progressivamente ao Oriente. Pouco a pouco, a navegação à vela reduziu-se à pequena cabotagem regional. A última nau da Carreira da Índia atingiu Goa em 1838 pela via do Cabo da Boa Esperança. Logo no ano seguinte, o visconde de Torres Novas, governador da Índia, partiu pelo Mediterrâneo e pela nova rota dos vapores britânicos, que assumiam a viagem até ao Cairo, e depois de Suez a Bombaim, após a travessia a pé do pequeno istmo de Suez.

⁷⁹ Cláudio Lagrange Monteiro de Barbuda, *op. cit.*, p. 48-81.

⁸⁰ Damão tinha cerca de 12.000 habitantes nos anos 1790, o dobro vinte anos depois. No final do século XIX, apesar da decadência, ainda tinha 20.000 habitantes.

⁸¹ A.H.U., *Caixas de Nagar Aveli*, Caixa 2, Doc. 5.

⁸² O governo de Goa só criou uma administração encarregada de reflorestação das florestas do Estado em 1857. Era tarde demais para salvar as espécies originais. Mesmo assim, conservaram-se até hoje algumas espécies de origem, mandadas no início da década de 1820 para o jardim botânico do Rio de Janeiro.

⁸³ Fernando David Silva, *Oficinas navais de Macau, cem anos de construção e reparação naval*, Macau, Museu Marítimo, 1993, p. 15.

A fragata *Dom Fernando e Glória* foi, aliás, uma das últimas embarcações de guerra a ligar Lisboa, Moçambique e Goa na segunda metade do século XIX. Tornou-se navio escola a partir de 1878 e foi um dos últimos navios veleiros da marinha portuguesa. Destruída em grande parte por um incêndio em 1963, foi restaurada em 1992 nos estaleiros de Aveiro segundo o modelo de origem. Foi apresentada ao público durante a exposição mundial de Lisboa em 1998 e está hoje ancorada em Almada⁸⁴.

⁸⁴ António Emílio Ferraz Sacchetti, *D. Fernando II e Glória, a fragata que nasceu das cinzas*, Lisboa, C.T.T. Correios 1998.

DE LA TERRE À LA MER: L'ÂGE DES PLASTIQUES

Comunicação apresentada pela Prof. Doutora
Bernadette Bensaude Vincent, em 20 de junho

Résumé

Nos modes de vie depuis quelques décennies reposent sur la production et la consommation en masse d'objets en plastic. Des coques de voiliers aux jouets et emballages, les plastiques façonnent toutes sortes d'articles durs, mous, opaques ou transparents. Les polymères synthétiques issus de la pétrochimie ont envahi notre univers quotidien. Ces matériaux légers, fabriqués par moulage, en série, sont peu chers et adaptables à tous nos besoins grâce à des renforts et additifs. Or «l'âge des plastics» a profondément modifié nos habitudes et comportements. En répandant la mode des produits jetables après un seul usage, il a généré d'énormes quantités de déchets.

Que deviennent ces déchets? Ces plastiques réputés éphémères ont néanmoins la vie dure. Ils envahissent les campagnes et même les océans. L'image d'un «continent de déchets» qui flotterait dans l'océan a envahi les médias et servi d'alerte sur les dégâts écologiques causés par nos modes de consommation. Mais ne serait-ce pas plutôt une «soupe de plastics» qui menace les écosystèmes marins? En tous cas cet amas de plastic est considéré comme un témoin de l'impact des activités humaines sur la planète qui signale l'entrée dans une ère géologique dénommée 'Anthropocène'.

Conférence

En quoi l'âge des plastiques qui débute dans les années 1950 intéresse-t-il une académie tout entière concernée par la mer et les océans?

Pollutions, changement climatique, réduction de la biodiversité... nous sommes entrés dans une nouvelle époque où les humains sont devenus une force géologique comparable aux courants océaniques, à la tectonique des plaques. Cette ère que les chimistes et géologues ont baptisée «anthropocène» se caractérise avant tout par les déchets et résidus des activités humaines de production industrielle ou agricole et de consommation. Excès de CO₂ dans l'atmosphère, acidification des océans, résidus radioactifs des bombes et accidents nucléaires, amas de plastiques sont les signatures de l'anthropocène. Dans les années 1960, Maurice Fontaine, biologiste français spécialiste des pollutions marines avait proposé l'expression «molusmocène» (*molusma* en grec signifie la souillure). Sur un ton plus humoristique des géologues français des années 1970 avaient proposé une classification des couches stratigraphiques les plus récentes en «Poubellien inférieur» sans

plastiques et Poubellien supérieur marqué par les plastiques. Nous marquons la planète par nos déchets. Est-ce une façon d'être au monde ?

Un matériau merveilleux

Or les plastiques qui ne représentent que 11% du tonnage dans les objets de consommation génèrent cependant 80% des déchets¹. Des objets quotidiens aux objets de luxe ou d'art les plastiques habitent notre monde. Ils sont là, bien intégrés dans notre culture, et ils sont là pour durer... bien au-delà des usages que nous en faisons.

Sur terre, l'âge des plastiques a été beaucoup chanté et vanté. Il se caractérise par des objets de toutes couleurs, de toutes formes, pour tous les goûts, à des prix abordables

La production et la commercialisation en masse des plastiques repose tout d'abord sur les propriétés intrinsèques des polymères synthétiques. Comparé à d'autres matériaux conventionnels ces polymères synthétiques présentent d'insignes avantages : ce sont des matériaux polyvalents (d'où leur nom: plastique) la polyvalence dont la fabrication est facile. Cela tient au fait que la synthèse par polymérisation sous l'effet du chauffage se fait en même temps que le moulage. La prise en masse et la mise en forme se font en un seul geste.

Non seulement la fabrication des objets en plastique est relativement facile et peu coûteuse mais en outre les objets fabriqués présentent l'avantage de leur légèreté. Les plastiques ont l'insoutenable légèreté de l'être (pour reprendre le beau titre d'un roman de Milan Kundera).

A grand renfort de publicité les plastics promettent une ère d'abondance avec le confort à la portée de tous. Une ère de croissance économique: «*one plastic a day keeps depression away*» proclamait-on pour chasser le spectre de la grande dépression de 1929.

Le plastic semble libérer des contraintes et de la pesanteur de la matière pour devenir pure virtualité. Parce ce qu'ils évoquent le changement, parce qu'ils invitent au changement, les plastics inspirent un nouveau rapport à la nature que Roland Barthes qualifiait de «miraculeux» dans son parcours des mythologies contemporaines:

«Plus qu'une substance, le plastique est l'idée même de transformation infinie, il est, comme son nom vulgaire l'indique, l'ubiquité rendue visible; c'est d'ailleurs en cela qu'il est une matière miraculeuse: le miracle est toujours une conversion brusque de la nature. Le plastique est tout imprégné de cet étonnement: il est moins objet que trace d'un mouvement².»

Dès les années 1960, la légèreté et l'adaptabilité des polymères synthétiques susceptibles de fabriquer toutes sortes d'objets ne connotent plus un manque d'authenticité, mais plutôt la souplesse, la flexibilité, l'adaptabilité, deux valeurs montantes dans la

¹ Données du musée océanographique de Monaco.

² Roland Barthes, *Mythologies*, Paris, Folio, 1971, p. 171-73

culture du XXe siècle. Comme le montre l'historien de la culture américaine Jeffrey Meikle, le plastique se confond plus ou moins avec le mode de vie américain des années 1950³. Tandis que les plastiques s'imposent dans la mode comme dans l'habitat, ils inspirent un mode de vie caractérisé par le changement, la flexibilité, la souplesse, la superficialité. Le «jetable» est le secret de la réussite commerciale des objets plastiques qui sont fabriqués en masse pour être destinés à un usage unique, comme les bouteilles, la vaisselle, les rasoirs, etc. D'où un marché toujours ouvert, sans cesse renouvelé. Quant à la vie éphémère de tous ces produits, loin d'être un défaut, elle est valorisée comme une garantie d'hygiène. Elle nous invite au changement, au pullulement d'objets qui saturent l'espace domestique et créent une esthétique nouvelle. La femme moderne, change de garde-robe, de bijoux, de cosmétiques, de cheveux... Cette «princesse plastique» évolue dans un paradis consumériste⁴.

Au revers de la médaille

Les effets de ce succès prodigieux se traduisent en quelques chiffres: en Europe à la fin 2015, chaque personne utilise en moyenne 200 sacs plastiques par an⁵. D'après les données de l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (Ifremer) 75% de la pollution marine est composée de sacs plastiques⁶. Sur trois cents millions de tonnes de plastiques utilisées chaque année, huit millions finissent dans les océans⁷. Or on estime qu'il faut environ 450 années pour qu'un sac plastique se décompose en mer.

En quelques décennies de production et consommation de masse, les plastiques ont colonisé les océans. Bidons, bouées, bouteilles, fragments de sacs, le cœur des océans évoque parfois un terrain vague à l'abandon plutôt que l'image du grand large, un espace immense, sublime, et sauvage.

Dès 1972, deux océanographes mentionnent dans des journaux scientifiques l'existence de concentrations importantes de particules de plastique dans la Mer des Sargasses, située entre la Floride et le Nord des Bahamas; un constat similaire est établi en 1973 pour le Pacifique Nord. Mais les publications scientifiques restent confidentielles et ces observations n'alertent pas l'opinion publique.⁸

À la fin des années 1990, lors d'une course entre Californie et Hawaï le capitaine Charles Moore évoque les déchets qu'il a rencontrés en haute mer au cœur de l'océan Pacifique devant un ami, océanographe spécialiste des courants marins Curtis Ebbesmeyer.

³ Jeffrey Meikle, *American Plastic. A Cultural History*, New Jersey: Rutgers University Press, 1995.

⁴ Susannah Handley, *Nylon, The Story of a Fashion Revolution*, Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1999, p. 46-51.

⁵ Source Parlement européen

⁶ Conférence «Plastique en mer : comment traiter le problème à la source?», Paris, le 8 juin 2016.

⁷ Jenna R. Jambeck et al. «Plastic waste inputs from land to the ocean», *Science*, 347, 13 Feb 2015, p.768-771.

⁸ Sur toutes ces alertes voir Baptiste Monsaingeon, *Homo detritus*. Paris : Le Seuil, 2017, chapitre 3.

Ce dernier veut alerter l'opinion publique. Et tout comme Rachel Carson avait alerté sur la pollution des océans par les pesticides au moyen d'un récit en forme de fable *Silent Spring*, Curtis Ebbesmeyer, utilise une allégorie pour lancer l'alerte. Il invente et propage l'image mythique d'un grand continent de déchets au cœur du Pacifique. La métaphore d'un continent de déchets – la «plaque de déchets du Pacifique Est» (*Eastern Pacific Garbage Patch*) – lui a été suggérée par son ami navigateur Charles Moore, qui raconta sa «rencontre» en mer avec des débris plastiques flottant tout autour de lui dans les eaux peu fréquentées du Pacifique.

Du continent à la soupe de plastiques

La métaphore du continent de déchets a le mérite de souligner l'ampleur du phénomène. Elle attire l'attention et l'imagination des médias et des associations environnementales qui rêvent de solutions d'aménagement des ces îlots de déchets. Par exemple, WHIM un cabinet d'architecte néerlandais présente un projet de transformation des «continents plastiques» en terre d'accueil pour réfugiés climatiques. Malheureusement, les continents de plastiques ne sont qu'une fiction, une image très médiatique mais factuellement trompeuse.

Car il s'agit plutôt d'une soupe de plastics qui flottent entre deux eaux! La prétendue «plaque continentale» de déchets n'a pas la solidité d'un continent, mais plutôt le mode d'existence d'un gyre ou d'un tourbillon. La raison de leur persistance dans les océans est que les sacs plastiques en polyéthylène ne sont pas biodégradables, bien qu'ils proviennent de carbone fossile. Ils sont en revanche photodégradables. C'est pourquoi après quelques années d'exposition au soleil, ils se déchirent, s'effritent, se réduisent en fragments microscopiques sous l'effet combiné du rayonnement solaire et de l'abrasion des vagues jusqu'à devenir insaisissables: de minuscules fragments que l'on ne peut ni collecter, ni comptabiliser, auxquels s'ajoutent des microbilles ou granulés de plastique que l'on dénomme «larmes de sirènes».

Comme le souligne Baptiste Monsaingeon, l'image de la «soupe de plastique» est beaucoup plus inquiétante que celle du continent de déchets car elle barre la route aux utopies comme le généreux projet d'aménager ce continent et de le transformer les "continents de plastiques" en terre d'accueil pour réfugiés climatiques⁹.

Pour faire face à la soupe de plastiques on ne peut guère envisager qu'une grande opération de ratissage comme celle de l'association KIMO lancée en 2004 sous le nom d'opération *Fishing for litter*. L'idée était de pêcher les déchets plastiques en mer du Nord: chaque tonne de déchets étant rachetée aux pêcheurs au prix des poissons. D'autres projets mi-scientifiques mi-écotourisme ont vu le jour comme par exemple l'expédition *Plastiki* de David Mayer de Rothschild en 2009 qui consistait en une traversée du Paci-

⁹ Voir le projet de Recycled island Foundation <http://www.recycledisland.com/about.html>

fique sur une embarcation faite de bouteilles en PET (polytéréphtalate). Plus sérieux, en 2012 un jeune étudiant néerlandais de 19 ans nommé Boyan Slat lançait une campagne pour draguer les débris flottants à l'aide de barrages flottants dans les zones de convergence. Mais cette fiction technologique est restée sans avenir. Une alternative proposée par University College London en 2012 consisterait à fabriquer une bactérie synthétique pour agglomérer les débris ce qui rendrait la pêche plus aisée.

Un problème écologique majeur

Les Nations Unies ont déclaré la pollution des océans par les plastiques un problème écologique majeur dans le livre vert du Programme des Nations Unies pour l'environnement publié en 2011. Il encourage les alertes, et les recherches.

Ces recherches conduisent à des résultats assez troublants. En 2014, on a identifié une formation géologique de plastiques fondus dans des roches volcaniques sur Kamilo Beach à Hawaï. Et voici que les plastiques qui colonisent les océans sont à leur tour colonisés par toutes sortes d'organismes. Les araignées d'eau (*halobates sericeus*) prolifèrent dans les zones d'agglomération de débris. Des bactéries, microalgues et quelques végétaux voyagent sur les déchets plastiques surnommés *platispheres*. Si ces déchets servent de niches pour des micro-organismes, une alternative aux projets de dégager mécaniquement les déchets est envisagée qui consiste à mettre au travail des microbes spécialement modifiés pour manger les plastiques. Hélas, les "mangeurs de soupe plastique" sont des gourmets qui relâchent des débris toxiques de taille nanométriques, lesquels entrent dans la chaîne alimentaire des poissons.

Face à l'impuissance des projets envisagés pour nous débarrasser des déchets accumulés sur les océans, il apparaît urgent d'agir d'abord sur terre. Au cours de la dernière décennie des mesures ont été prises qui tendent à se généraliser. D'abord le tri pour favoriser le recyclage en fonction d'une classification bien définie des diverses sortes de plastiques en sept catégories. Mais c'est une solution insuffisante pour plusieurs raisons. D'une part, tous les plastiques contiennent des additifs qui ne se laissent pas recycler. C'est pourquoi on se contente en général de pratiquer un sous-cyclage. Une bouteille de PET par exemple n'est pas refondue et remoulée en bouteille de PET : elle sert à faire de la laine polaire. D'autre part, l'incinération des plastiques produit des fumées toxiques (dioxines) que l'on ne parvient à filtrer qu'au moyen de filtres qui coûtent très chers. De plus, les résidus déposés sur les filtres sont des "déchets ultimes" qu'on doit enterrer comme déchets dangereux. Enfin, la pratique du tri donne bonne conscience aux consommateurs qui conservent voire intensifient leurs habitudes d'utiliser des objets jetables. D'où le constat d'un effet rebond consécutif à la généralisation du tri. La seule solution efficace consiste donc à réduire notre consommation de plastiques. L'interdiction des sacs plastiques adoptée dans de nombreux pays va dans ce sens mais il s'avère difficile de renoncer à tous les objets plastiques, tant ils font partie de notre vie.

Une solution alternative consiste à changer notre regard sur les plastiques et donc nos comportements. Les transformer en œuvre d'art, en produits rares et chers, tel est le travail de Heather Davis, chercheur postdoctoral à l'Institute for the Arts and Humanities de Pennsylvania State University, qui exalte les contradictions des matériaux plastiques en jouant avec les imprimantes 3D. Il propose aussi un montage musical de bouteilles intitulé *When the Soul of the Earth is Made of Plastic*. Ces bouteilles jetées à la mer flottent comme un radeau en émettant des sons musicaux au gré des flots.

En conclusion on voit clairement désormais toute l'ironie de l'âge des plastiques. Du fait de leur légèreté, de leur faible prix de revient, de leurs multiples avantages, les plastiques ont été produits, commercialisés et utilisés en masse. Leur apparence éphémère a répandu la culture du jetable. Mais seuls les objets plastiques sont éphémères! Les polymères synthétiques fabriqués à partir de pétrole sont persistants. Ils flottent sur les océans et retournent à la nature via la chaîne alimentaire des bactéries, du plancton, des poissons... de tous les travailleurs de la mer qui silencieusement et très lentement tentent de venir à bout des pollutions générés par les humains.

WENCESLAU DE MORAES

Comunicação apresentada pelo
académico Daniel Pires, em 27 de junho

Nascido em 1854, na cidade de Lisboa, Wenceslau de Moraes assentou praça no Regimento de Caçadores 5, aos 17 anos. No ano seguinte, era aspirante da Marinha e, em 1875, concluiu o respectivo curso. Pouco depois, começou o seu périplo pelas sete partidas do mundo, havendo registo de ter estado em Cabo Verde, Luanda, Timor e, por diversas vezes, em Moçambique.

Desta época data a sua correspondência amorosa com Maria Isabel dos Santos, pessoa, afirmou Moraes, «que exerceu durante muitos anos um grande império na minha vida».

Em África, o seu quotidiano era peculiar, de acordo com um postal que enviou à irmã Emília:

«Querem que lhes dê notícias minhas? De perfeita saúde, como sempre; completamente coraçado contra todos os incómodos de África. Que não são poucos. Por distrações, quase as mesmas: emprestam-me uma linda burra em que dou alguns passeios pela ilha [de Moçambique]; oiço música às quintas e domingos; ocupo o tempo nos meus trabalhos de imediato, levantando-me às cinco para a baldeação.»

Apesar de a escrita o ter acompanhado sempre, não se conhecem textos do período em que serviu no continente africano.

Em 1887, partiu para Macau. Porém, a trilogia que melhor definirá o ser humano – amor, conhecimento e trabalho – não estava em consonância com Moraes, cuja angústia existencial se intensificava. Com efeito, a sua vida amorosa saldara-se pelo desencontro com a chinesa Atchan, mãe dos seus dois filhos; a actividade como oficial da marinha e como professor no Liceu de Macau não o motivava e a escrita – apesar do convívio fraterno com Camilo Pessanha, seu irmão na arte de cinzelar a palavra –, pelo menos da forma exuberante que se veio a revelar no Japão, não era vivificada pela realidade chinesa.

A tristeza, o desencanto e o desalento povoavam o quotidiano instável de Wenceslau de Moraes. As fracturas tinham-se acentuado. A solidão, decorrente da sua incompatibilidade com o mundo, era insustentável. «Só estou bem onde não estou», poderia o escritor afirmar então com propriedade.

Porém, a sua mundividência e o seu quotidiano alteraram-se significativamente, no final do século XIX, na sequência da primeira viagem que fez ao Japão, cuja sociedade e beleza natural o galvanizaram.

Em 1543, os portugueses terão sido os primeiros europeus a atingir as costas daquele país. Os autóctones de Tanegashima ficaram estupefactos com a presença destes estrangeiros peculiares, devido ao seu aspecto, aos seus costumes, à língua ininteligível que falavam e às armas de fogo que manejavam, as primeiras que, na verdade, viam. Celeremente as vieram a imitar na perfeição. Três séculos mais tarde, em Junho de 1893, os portugueses regressaram ao Japão com o objectivo de adquirir o armamento requerido para combater os piratas que infestavam os mares limítrofes de Macau. As voltas que a roda da História dá! Coube a Wenceslau de Moraes, então capitão-tenente da Marinha, concretizar tal tarefa. Este presente dos deuses transfigurou a sua vida. Com efeito, as primeiras impressões que teve do Japão marcaram-no sobremaneira. Na hora da despedida, pouco antes de rumar para Macau, quis partilhá-las com a irmã mais velha, Emília:

«Estou num país delicioso, o Japão. Era aqui, em Nagasáqui, que eu desejaria passar o resto da minha vida, à sombra destas árvores que não têm parceiras no mundo. (...) Deixo com saudade este torrão abençoado por Deus, cheio de paisagens adoráveis, cheio de flores, cheio de sorrisos; terra feita para a alma se recolher em doces pensamentos, e para o espírito cansado da vida poder ainda purificar-se e elevar à Providência um agradecimento.»

«Não vale a pena viver quando não seja o sol do Nippon que nos aqueça» escreveu, mais tarde, Moraes. Idêntico elogio foi por ele feito, no ano de 1899, em carta a um amigo:

«A minha pena toda é não ter nascido japonês. Este país, pela sua paisagem, é o mais belo do mundo; e pelo seu povo o mais agradável e o mais sensato. O povo japonês conseguiu a resolução de um grande problema: ser belo, ser limpo, ser feliz; ninguém o iguala nestes pontos. Particularmente a mulher é encantadora, a mais deliciosa de todas as mulheres. (...) Eu adoro tudo isto. Adoro esta natureza delicada, que está sempre a rir. Adoro este povo delicado e para mim (...) o mais sensato o mais bom, o que melhor compreende a vida. Sinto-me então muito feliz? Não, bem longe disso. Cheguei aqui muito tarde, cheio de cabelos brancos, envenenado e amargurado por uma triste existência passada em todos os cantos do mundo: e talvez aqui, comparando-me com o que me rodeia, seja menos feliz do que em outra qualquer parte.»

Moraes moveu montanhas para poder exercer uma profissão no Japão, nação que o enfeitara, o remoçara e lhe insinuara o reencontro com as suas raízes humanas mais profundas e genuínas. Valeu-lhe um amigo, Sebastião Peres Rodrigues, que, em primeiro lugar, obteve luz verde para se criar um delegação diplomática e, em seguida, a sua nomeação para cônsul de Portugal em Kobe, um dos principais portos do arquipélago, onde, em 1896, se instalou, em definitivo. Teve então início uma longa vivência naquele país, que se prolongou até 1929, data do seu falecimento em Tokushima, onde está sepul-

tado. Sintetizou-a do seguinte modo, em 1922: estive «perto de trinta anos no Japão, intrometendo-me quanto possível na vida do povo, vivendo com ele, aquecendo-me a mil e mil ilusões, sofrendo muito afinal, morrendo pelo Japão.»

A obra de Wenceslau de Moraes

Na correspondência do escritor são visíveis, entre outras, duas linhas de força: em primeiro lugar, a profunda admiração que nutria por aquele país, exuberante pela beleza paisagística, pela cultura genuína, pelos seus habitantes, que tinham uma filosofia de vida em sintonia com os valores mais elevados da natureza humana; em segundo lugar, a procura sistemática de um recolhimento de eremita, que lhe permitisse meditar nas grandes questões existenciais e alcançar a serenidade que teimava em fugir-lhe. Só o Japão poderia contemplar estes requisitos fundamentais para Moraes – a beleza e a paz interior –, e realizar a catarse de que urgentemente necessitava.

O contacto com uma cultura milenar e, no seu entender, paradigmática acentuou em Wenceslau de Moraes a compulsão da escrita. Abra-se um parêntesis para referir que estamos em presença de uma pessoa que levou uma parte substancial da sua vida a lapidar a palavra. Com efeito, há notícia de que já na infância rabiscava jornais, que distribuía pelos familiares mais próximos; é ainda conhecido que, mantendo o anonimato, ou utilizando pseudónimos como A. da Silva, Poeta Anarquista, Ernesto de Azevedo, J. Henriques e J. H. Moçambique, publicou na juventude contos, crónicas e poemas na imprensa periódica, a qual, nesse tempo, dispunha, em geral, de uma página ou de um suplemento literário.

Assim, o Japão constituiu uma terapêutica amena para um quotidiano que sempre se caracterizara por uma grande instabilidade, angústia e permanente inquietude. A par da actividade diplomática, Moraes começou a estudar, com manifesta empatia, a civilização japonesa para melhor compreender e descrever o que via e experimentava. O olhar sociológico e percuciente – “The art of seeing”, como lhe chamou Aldous Huxley –, aliou-se à paixão pelas múltiplas manifestações culturais e pelo encantamento perante a beleza e a sensibilidade dos autóctones. Nasceram, assim, ensaios e crónicas radicados na cultura e no quotidiano japoneses, incluídos em obras como *Traços do Extremo Oriente* (1895), *Cartas do Japão* (1902 e 1904), *Paisagens da China e do Japão* (1906) e *A Vida Japonesa* (1907).

Ao longo da sua obra, Moraes, peregrino atento e crítico, confrontou o seu país com aquele que adoptara:

«Os japoneses têm todos um mérito: a compreensão delicada das coisas, a adoração pela natureza nos aspectos graciosos, o dom artístico nos mais ínfimos trabalhos que executam. O feitio especial desta gente e o meio sorridente onde vive fazem do povo japonês o povo mais feliz, mais alegre do mundo inteiro, o que é uma grande virtude.»

Em contrapartida, referindo-se a Portugal, considerava que

«o pobre Zé Povinho era digno de melhor sorte, mas a Constituição do Estado, a vil polí-tiquice dos mandões, etc., arrastam-no, parece, a um vil aniquilamento irremediável.»

Moraes escreveu crónicas e impressões íntimas que tinham como catalisador o Japão profundo. É de referência obrigatória *O Culto do Chá*, uma obra intemporal pela beleza que encerra. Nela se descrevem rituais, cerimónias, sem esquecer o seu cultivo e transporte, numa prosa límpida, poética, que acompanha ilustrações de grande leveza e especificidade. As crónicas sobre a política externa do Japão equacionaram, sobretudo, a evolução das guerras que opuseram o país à China, à Coreia e à Rússia e revelam uma visão lúcida das linhas de força que caracterizavam a época¹.

Ao longo da sua estada no país, Moraes recolheu contos e lendas que povoavam o ideário fantástico japonês, publicados na revista *Serões*, dirigida, na parte final, por António Sérgio.

A empatia que sentia pelo Japão teve como corolário, meses depois de ali chegar, a decisão de publicar um livro, o *Dai Nippon* [*O Grande Japão*], no qual se propunha equacionar uma cultura complexa e hermética aos olhos dos ocidentais. Arrependeu-se desta ousadia, visto que o tempo de gestação fora manifestamente insuficiente. Mais tarde, em 1922, por o considerar superficial, recusou republicá-lo. Não obstante, por iniciativa de Vicente de Almeida d'Eça, a edição concretizou-se com a chancela da *Seara Nova*. Indignado, Wenceslau de Moraes cortou relações com este amigo de longa data.

Moraes admirava o Japão da era de Meiji (1868-1912), sobretudo Ito Hirobumi, um estadista notável que nela pontificou. No seu consulado, o país foi pacificado, a industrialização impulsionada, a ciência desenvolvida, as finanças equilibradas, o ensino obrigatório popularizado; coube-lhe ainda ser o artífice da primeira constituição japonesa, promulgada em 1889, e da realização, no ano seguinte, das primeiras eleições. Os resultados desta política foram inequívocos no domínio social. Por exemplo, o analfabetismo era inferior a um por cento, taxa notável se a compararmos com a portuguesa, que rondava os 76 por cento. Não surpreende que Moraes tenha elogiado aquele governante e tenha lamentado o seu assassinato, ocorrido em 1909.

O Japão posterior à época do imperador Meiji, que teve como elemento hegemónico o exército e se prolongou de 1912 a 1945, registou menos empatia por parte de Moraes. Com efeito, na obra *Relance da Alma Japonesa* é visível a sua crítica, feita em 1925, quatro anos antes de falecer:

«O que nós queremos relancear é o Japão tão japonês, tão puro de adaptações desintegrantes quanto é possível encontrá-lo nos dias que vão correndo.»²

¹ Moraes publicou cerca de duzentas crónicas de guerra, a partir de 1902, em *O Comércio do Porto*.

² *Relance da Alma Japonesa*. Lisboa: Portugal-Brasil, 1926, p. 199.

Moraes foi um polígrafo – compôs poemas na juventude e escreveu crónicas, contos, textos de carácter autobiográfico e ensaísticos. Deste modo, duas coordenadas caracterizam a sua actividade literária: a criativa e aquela que pressupunha uma investigação metódica, embora nem sempre, na última fase da vida, entre 1913 e 1929, quando se encontrava em Tokushima, tivesse disposto dos meios necessários para a fazer. Recordemos que dispunha de uma biblioteca constituída por apenas 300 livros, quantidade que surpreendia os japoneses, cujas habitações, sendo minúsculas, não podiam albergar tantas obras.

Como assinalámos, a sociedade japonesa marcou o escritor que a interpretou na totalidade, não havendo praticamente escaninho, vertente, manifestação cultural, ou *fait-divers* que não fossem abordados pela sua pena ágil. Vejamos, a título de exemplo, alguns:

Idioma

Moraes debruçou-se sobre a complexidade da língua, a especificidade da morfologia e da sintaxe, as leis que a regem, as raízes e as onomatopeias. Retratou-a com envolvimento, aliando o conhecimento científico ao talento literário:

«A gramática nipónica faz-nos lembrar uma corte atarefada, meticulosa, na qual os cortesãos em chusma – substantivos, adjetivos, advérbios, verbos, post-posições e todo o resto – palpitam, rodopiam incessantemente em medidas, em cortesias, em requieiros, em reverências, seguindo regras de precedência da mais complicada pragmática imaginável, ou antes inimaginável...»³

Religião

Moraes apresentou-nos a religião professada pelos japoneses, que está omnipresente no seu quotidiano: as origens, a simbiose entre o xintoísmo e o budismo, os seus vectores fundamentais, os aforismos que lapidarmente os sintetizam e os rituais. Sondou os vivos, como a sua obra demonstra, e optou, mais tarde, pelo culto dos mortos, na sequência do falecimento de O-Yoné em 1912, com quem se casara de acordo com os rituais xintoístas, e, quatro anos depois, de Ko-Haru. Menciona nos seus textos os deuses a quem prestava culto na sua casa de Tokushima: Inari (patrono das colheitas de arroz) e Kojin (protector das cozinhas). Na correspondência inédita que dirigiu à irmã Francisca, a pessoa com quem tinha mais afinidades, mostrou-se um peregrino incansável, assinalando os templos onde rezou, explicando o que representavam os respectivos deuses, pontuando as cartas com considerações que revelam a crença nos princípios religiosos perflhados no país. Note-se que, em contrapartida, o escritor era bastante crítico do catolicismo que se praticava em Portugal.

³ *Relance da Alma Japonesa*. Lisboa: Portugal-Brasil Editora, 1926, p. 47.

Arte

Wenceslau de Moraes assinalou a extrema sensibilidade dos habitantes, patente nos mais ínfimos pormenores do quotidiano:

«O Japão é todo arte (...) não se ser artista corresponderia a uma confissão de ateísmo; e ser-se ateísta nesta terra seria um crime, medonhamente condenável!...»⁴

A arte japonesa é «naturalista-panteísta», em oposição à ocidental que é «idealista». E define-a deste modo peculiar:

«A arte japonesa pode bem ser comparada a uma borboleta incansável, amorosa da natureza e propensa à variedade, passando os dias, passando os meses, passando os anos, passando os séculos a voejar de ramo para ramo, de flor para flor, contornando a paisagem em vagabundagens sucessivas.»

Porém, opina o escritor, a abertura do país ao exterior foi letal, pois teve repercussões no domínio social e artístico. O escritor reporta-se ao ano de 1854 e à entrada invasiva do almirante Perry no Japão, impondo o termo da proibição do relacionamento com os estrangeiros, os quais, desde meados do século XVII, estavam confinados à ilha de Dejima, ao largo de Nagasáqui. Eis, segundo cremos, uma das razões que o levou a criticar com energia o imperialismo americano.

Poesia e música

Moraes equacionou as *tanka* e os *haikai*, géneros poéticos japoneses que, pela brevidade, concisão e poder sugestivo, exigem um leitor imaginativo, sendo comparáveis a «um gorjeio de pássaro, harmonioso e rápido.» Também a música e a dança, sobretudo a celebrada em Tokushima, evocativa dos mortos, foram por ele descritas e comentadas ao pormenor.

A mulher japonesa

Wenceslau de Moraes acreditava que o estatuto da mulher é o documento mais elucidativo para o estudo de um povo. A japonesa enfeitiçou-o. Seduziram-no as mãos, a graciosidade e a naturalidade que evidenciava. Eis como a retrata nos *Traços do Extremo Oriente*:

«Descrever o encanto da *musumé* [mulher japonesa] é trabalho impossível, para que não há retórica na nossa linguagem ocidental. Esse encanto está na graça indefinível do seu rostinho oval, a mais deliciosa caricatura do rosto humano; na frescura da boca rósea, em forma de cereja, onde o sorriso é crónico. Está, acreditai, na chama negra dos olhos

⁴ *Relance da Alma Japonesa*. Lisboa: Portugal-Brasil Editora, 1926, pp. 127 e 136.

rasgados em amêndoa, repuxados para a testa, picarescos. Está no mimo das formas; as mãos da musumé, muitas vezes da cor das camélias brancas, têm comumente a mais adorável harmonia de linhas; os seus pés, pequenos de raça, adquirem, pela nudez, uma liberdade de contorno, uma mobilidade, uma quase expressão, inverosímeis. (...) O seu menor gesto é já para nós uma surpresa, uma revelação.»

O seu apreço é também visível nas considerações que teceu sobre as *geishas* – «cantam, cantam muito, o que não é para espantar, sendo a cantiga não o seu ganha-pão, mas o seu ganha-arroz» – e no modo como se referiu à prostituição – «raparigas que procedem da miséria implacável.»

Natureza e costumes

Moraes viajou bastante pelo Japão. Admirava a natureza, sacralizada na sua prosa poética:

«Entro agora no meu jardim, quase solenemente, quase com o recolhimento religioso de quem entra num santuário.»

Os olhares múltímodos do escritor tiveram ainda como alvo a especificidade dos costumes japoneses, a simplicidade do seu lar, o profundo respeito pela terceira idade, a vida familiar, os rituais fúnebres, a atitude pedagógica do professor perante o aluno, a psicologia dos habitantes, caracterizada pela sua impessoalidade, pela não afirmação do eu, que se dilui na colectividade, em oposição, afirma, à do europeu.

Tokushima: exílio e tentativa de integração na sociedade

Assinalámos que a sociedade japonesa constituiu um paradigma para Wenceslau de Moraes. Compreende-se, assim, que a tenha querido usufruir em plenitude, optando, inclusive, por recusar as suas origens. Na verdade, terá havido, em 1913, uma tentativa, sem êxito, de renunciar às raízes europeias. Nesse ano fracturante, O-Yoné expirou-lhe nos braços, perante a sua impotência e evidente agonia, tendo-se então tornado mais vincados no espírito de Moraes o culto dos mortos e a «religião da saudade». Por outro lado, teias burocráticas paralisaram-lhe a actividade profissional: Macau e Lisboa divergiram quanto ao pagamento do seu ordenado e das despesas inerentes ao consulado, processo que se arrastou por alguns meses. Acresceram ainda as convicções críticas que professava em relação a Portugal, cuja decadência se prendia, segundo ele, com o fanatismo, a preguiça, o jesuitismo, a ignorância, as descobertas e as conquistas «que trouxeram dinheiro fácil», como se infere da leitura de uma carta redigida em 1908:

«O país abisma-se, apodrece, desfaz-se. Contra isto não há remédio, ou o que há fere-nos profundamente no nosso amor-próprio. Os padres e as conquistas levaram-nos a este estado.»

Não menos incisiva é a sua perspectiva, cunhada em Abril de 1913:

«A nação portuguesa caminha a passos rápidos para a perdição. Causas: feito da gente? Independentemente da cor política, tristes atavismos, crassa ignorância dos cultos, falta de tradições de trabalho, cobiça das grandes potências, etc.»

Na verdade, a República, pouco depois, entrava em acentuada crise – 56 governos no espaço de 16 anos, durando alguns deles apenas uns dias – e a ditadura militar, implantada em 1926, foi inexorável, prolongando-se por 48 anos.

Em 1913, Moraes decidiu cortar o cordão umbilical que o ligava à civilização europeia. No dia 10 de Junho, dia de Portugal – opção que apresenta um claro simbolismo –, enviou ao governo português o seu pedido de demissão dos cargos de oficial da marinha e de cônsul em Kobe, «por contar empregar-se numa situação incompatível com qualquer posição oficial de funcionário português, inclusive a de reformado».

Em carta dirigida a Sebastião Peres Rodrigues, justificou, dias depois, aquela decisão:

«Ah, meu bom amigo, o que eu tenho sofrido!... Quero paz, quero paz, quero isolamento, quero a minha demissão, demitindo-me de *tudo*, ficando inteiramente desligado dos poderes públicos; sendo preciso, caso o governo pretenda contrariar-me, empregarei qualquer forma de resistência (basta talvez o silêncio) para conseguir o que requeri e o que pretendo. Quero, embora por poucos dias, não ser nada.»

Wenceslau de Moraes, aos 59 anos, prescindiu das honrarias decorrentes do seu estatuto de diplomata e de um ordenado de vulto. Renunciou também à aposentação, que estava próxima. Optou por recomeçar a vida, anonimamente, longe dos compromissos e das consequentes concessões que o poder tantas vezes encerra. Radicou-se em Tokushima, uma pequena cidade de província, de 70 mil habitantes, onde O-Yoné nascera e, a 20 de Agosto de 1912, falecera.

Tendo como desiderato niponizar-se, viver como os japoneses, transfigurou-se: pôs de parte a bengala, o chapéu e os fatos de diplomata e adoptou um vulgar quimono; trocou os seus elegantes sapatos por umas sandálias rudimentares; alimentava-se com frugalidade – comia arroz e peixe cru –, tratava do jardim e da criação, cultivava o quintal, frequentava com assiduidade os templos, falava apenas japonês e velava pelos túmulos de O-Yoné e, mais tarde, de Ko-Haru. Em casa, tinha um altar, que pode ser apreciado no Museu Wenceslau de Moraes, sediado em Tokushima, o qual, se não for uma réplica, será uma das poucas peças que sobreviveu aos bombardeamentos feitos pelos Aliados durante a II Guerra Mundial. Nesse altar evocava, no dia 20 de cada mês, o espírito de O-Yoné.

Moraes estudou com empenho o japonês, idioma que, apesar da sua imensa dificuldade, veio a dominar. Com feito, o seu conhecimento permitia-lhe apreender, interagir

e descrever com mais rigor a sociedade, matéria-prima dos seus textos, enraizados no cotidiano. Em simultâneo, escrevia febrilmente. Pôde, então, procurar na literatura o lenitivo para enfrentar um cotidiano que nem sempre lhe foi favorável: recorde-se que as autoridades japonesas, a dada altura, congeminaram que a demissão abrupta de Wenceslau de Moraes dos seus relevantes cargos oficiais era um mero disfarce para exercer espionagem, ao serviço do Ocidente. Eis uma ironia da história porquanto, anos mais tarde, visando a exaltação do nacionalismo nipónico, por iniciativa daqueles que antes o tinham perseguido, foram utilizados textos seus nos manuais do ensino primário oficial.

Na realidade, nesta época, havia clivagens profundas entre o Ocidente e o Oriente, ou seja, era muito difícil ser-se estrangeiro no Japão. O próprio escritor narra que as crianças japonesas, quando o viam vaguear, invariavelmente solitário e deprimido, pelos jardins de Tokushima, assustadas com o seu aspecto *sui generis* – trajando um quimono que, dada a sua estatura, lhe não servia por ser demasiado curto, usando barbas e longos cabelos, com os seus olhos de ocidental –, gritavam «Osoroshi!», «Osoroshi!», palavra que significa «mete medo!».

Porém, comparadas com a tragédia da sua vida amorosa, todas estas adversidades eram menos dolorosas. O-Yoné faleceu, em 1912, de doença cardíaca. Moraes, que com ela se casara, em 1899, de acordo com os rituais budistas e xintoístas, assistiu, exangue, ao seu sofrimento final. A jovem Den Nagahara, de quem pouco se conhece, cedo o desmotivou. Mais tarde, o escritor teve como companheira Ko-Haru, sobrinha de O-Yoné, quarenta anos mais nova. Os desencontros eram frequentes, não sendo, tudo leva a crer, o amor de Moraes correspondido. O falecimento agónico desta jovem, aos 19 anos, de tuberculose (a doença letal da época, pois a penicilina só foi descoberta, em 1941, por Fleming), constituiu um rude golpe para o escritor, que o evidencia na obra *O-Yoné e Ko-Haru*.

Conseguiu Wenceslau de Moraes a tão acalentada niponização? Ouçamo-lo:

«Mas serei eu acaso um japonês? Não, por certo. Não se enjeita uma raça, não se enjeita uma pátria. E não vai nisto nada que cheire a sentimentalismo. Não se enjeitam, não se podem enjeitar heranças ancestrais, de tendências, de preferências, legadas durante inúmeros séculos, por uma infinidade de ascendentes, muito embora os caprichos do destino nos arremessem nos antípodas. Aqui, pois, isolado por completo da civilização dos brancos, não cessarei de ser um deles, não cessarei de ser um branco, de ser um português, na cor e em sentimento, denunciando-se a minha individualidade até nas particularidades mais miúdas.»⁵

Em termos literários, a sua residência em Tokushima foi prolífica – escrevia todos os dias. Algumas das suas melhores obras foram ali redigidas: aquelas que dedicou às amadas

⁵ *O Bon-Odori em Tokushima (caderno de impressões íntimas)*. Porto: Livraria Magalhães e Moniz, 1916, p. 130.

japonesas, *Ko Haru* e *O-Yoné e Ko-Haru, O Bon Odori em Tokushima*, no qual descreveu as danças cerimoniais de homenagem aos mortos, *Fernão Mendes Pinto no Japão* (1920), personalidade com quem sentia múltiplas afinidades – marinheiro, viajante, aventureiro, crítico das injustiças e dos desmandos dos portugueses nos trópicos, autor de uma prosa colorida e sugestiva –, bem como as duas redigidas no final da vida: *Relance da História do Japão* e *Relance da Alma Japonesa*, constituindo esta uma síntese da sua experiência no país e o seu testamento literário.

Nos últimos anos da sua existência, acentuou-se o isolamento de Wenceslau de Moraes: recolhido, em silêncio, acompanhado de recordações e dos seus fantasmas, deprimido e acometido de graves problemas de saúde. «Na hora da minha morte, é pouco por companhia um gato, mas não tenho outras amizades a que recorrer», confessou, comoventemente, a Alfredo Dias Branco, seu amigo. Faleceu em 1929, no dia 1 de Julho. Numa noite cerrada, de canícula inclemente, sequioso, levantou-se, saiu de casa e dirigiu-se ao poço, em busca de água. Tropeçou num degrau e caiu desamparado, batendo com a cabeça numa pedra. No seu quarto, achava-se, escrita em japonês, inglês e português, a seguinte mensagem: «Em caso de minha morte é meu desejo que o meu corpo seja cremado. Tokushima, 29 de Maio de 1913.» Cumpriu-se a vontade: as suas cinzas foram reunidas e colocadas ao lado das que pertenceram a Ko-Haru.

Conclusões

Wenceslau de Moraes foi um dinamizador do relacionamento entre o Japão e Portugal, quer na qualidade de cônsul – cargo que exerceu durante cerca de 15 anos –, quer enquanto escritor. A ele se deveram iniciativas como a presença de industriais portugueses na feira internacional de Osaka, realizada em 1903, onde estiveram patentes, pela primeira vez na história das relações luso-nipónicas, produtos como o azeite, a cortiça, as conservas e os vinhos portugueses.

Foi, por outro lado, um intérprete português privilegiado e entusiástico da cultura japonesa, introduzindo-a em Portugal. Ponderou a psicologia, a forma como viviam o seu quotidiano, as múltiplas facetas e mundividências dos japoneses. Tentou compreendê-los, longe do eurocentrismo patente em vários escritores que passaram pelo Oriente, não hesitando em considerar a sua sociedade mais humana e sensível do que a ocidental, sendo esta, segundo afirmava, desfigurada pelo materialismo e pela insensibilidade.

Moraes foi ainda uma pessoa que, na busca do belo, do intemporal e da essência humana, tudo fez para se depurar, seguindo, em larga medida, os ensinamentos do país contemplado pelas suas afinidades electivas: o Japão.

A escrita acompanhou sempre Wenceslau de Moraes, fazia parte do seu ritmo biológico. A essência desta arte está patente no prefácio que escreveu para um livro, solicitado pelo filho de um amigo:

«Ponha a sua alma toda no que escreve (e eu sei que o meu amigo tem uma alma!). Não tenha vergonha do que disser. O escritor, quando escreve para alimento do seu espírito e dos raros que o possam compreender, tem de pôr a sua alma inteira no que escreve. Vibre todo inteiro quando escrever, faça vibrar o coração de todos os que o lêem. O realismo de Zola, nu e cru, não presta, fez banca rota. Quer-se mais, quer-se a observação psicológica, quer-se a nota aguda, como um punhal, que nos fira e vá ferir os outros. Nojo, cólera, asco, ódio, horror, amor, paixão, enlevo, idolatria, desespero, tristeza, etc., etc., etc., tudo serve; o que se quer é que exprima a impressão do que vê com uma palpitante emotividade do sentir, de maneira a ir comover fortemente os leitores. (...) Para se escrever, é preciso a gente encontrar-se num estado especial, de concentração, de êxtase, de hipnotismo. Afinal de contas, exige-se que o escritor, como qualquer outro artista, seja um doente do espírito. (...) O indivíduo acostumado a escrever consegue, sem auxílio de drogas, esse estado vibrátil, subtil, impressionável, sem o qual não se pode escrever nada com jeito. Repito, o escritor impressionista tem de ser doente; a arte impõe isto. Quem não puder ser doente deste mal, não escreva; e fará muito bem porque a mania de escrever acarreta por si só muitos enfados, muitos desgostos, e até muitas desgraças.»

O povo de Tokushima, reconhecendo a dimensão universalista de Wenceslau de Moraes, adoptou-o no seu quotidiano: os seus textos são estudados pelos alunos da escola primária, a sua memória está preservada no museu que lhe foi erigido e o seu espírito é evocado numa cerimónia que tem lugar durante várias horas, todos os anos, a 1 de Julho, ou seja, o dia em que faleceu.

Wenceslau de Moraes não está imortalizado apenas naquela cidade: Kobe levantou-lhe uma estátua e a Biblioteca Nacional de Tóquio, o Museu Municipal de Kobe e a Universidade de Quioto reuniram um espólio considerável, constituído por cartas, fotografias, documentos, objectos pessoais e edições japonesas e portuguesas raras. Uma última palavra para relembrar que a obra completa está traduzida para japonês e que, em Tokushima, podem ser saboreados um doce de feijão e um bolo: o “Moraes Manju” e o “Moraes Iokan”. Estamos em presença de múltiplas homenagens a um catalisador de um encontro intercivilizacional.

Terminamos com Wenceslau de Moraes, que evocou os momentos de exaltação vivenciados neste país do seguinte modo:

«Cheguei ao Japão. Amei-o em transportes de delírio; bebi-o como se bebe um néctar.»

Daniel Pires

O CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL
PAVILHÃO DAS GALEOTAS, MUSEU DE MARINHA
SESSÃO SOLENE CONJUNTA AM – CCM

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 3 de outubro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional,

Bem haja por ter aceite presidir a esta sessão conjunta da Academia de Marinha e da Comissão Cultural da Marinha. A presença de Vossa Excelência vem trazer a esta sessão, de dimensão exclusivamente cultural, a importância e solenidade que a efeméride que comemoramos justifica, na sequência, aliás, da cerimónia do passado dia 28, em que a figura de Sua Excelência o Presidente da República veio confirmar a dimensão nacional que a Aviação Naval teve e que a Marinha, em tempos mais recentes, bem soube continuar.

Senhores académicos, senhores almirantes e senhores generais, senhores antigos e actuais aviadores navais aqui presentes, senhores convidados.

Foi em 1917 que, graças à acção de Sacadura Cabral, foi criada a então designada Aviação Marítima que, durante 35 anos e já com outras denominações, permitiu à Marinha operar na terceira dimensão.

Esta nova valência trouxe à Marinha um brilho acrescido nos campos militares, náuticos, científicos e mesmo políticos. Destes todos, toma especial realce a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, realizada em 1922, a cujo centenário a Marinha e a Academia de Marinha não deixarão de se associar, aqui bem recordado pelo hidroavião “Santa Cruz”, razão natural pela qual esta sessão se realiza no local onde se encontra exposto.

A criação da comumente designada Aviação Naval, como todas as mudanças com visão a apontar para o futuro, não se fez sem aprovação política, mas envolveu certamente grande vontade e determinação da Armada, muito pioneirismo e capacidade de organização administrativa, logística e operacional. Já referi Sacadura Cabral, mas nomes como Gago Coutinho, (na vertente científica), Cardoso de Oliveira, Armando Reboredo, Paulo Viana, Trindade dos Santos, Ferrer Caeiro, Malheiro do Vale, Almeida d’Eça, Silva

Cardoso, Conceição Silva e muitos outros, engrossam uma longuíssima lista de notáveis que não faz sentido aqui referir na sua totalidade.

Mas é importante que seja dito que muitos dos aviadores navais deixaram obra escrita ou depoimentos orais, essenciais para o conhecimento desta história, tendo muitos deles sido membros da Academia de Marinha ou mesmo do anterior Centro de Estudos da Marinha, seu precursor. É o caso do Capitão-de-Fragata EMQ Viriato Tadeu, autor do livro “Quando a Marinha tinha asas”, de que hoje vai ser apresentada a segunda edição, verdadeira bíblia sobre a história da Aviação Naval.

À semelhança do que se passou com outros países, a criação da Força Aérea como ramo independente, ditou a extinção da Aviação Naval em 1952. Mas a experiência adquirida constituiu um património inestimável para o nascimento do novo ramo.

Esta extinção obrigou a decisões certamente dolorosas e à separação de camaradas. Mas houve que decidir entre continuar a ser marinheiro ou continuar a ter asas. Vários anos mais tarde, em 1964, ainda cadete embarcado no Aviso de 1ª classe “Bartolomeu Dias”, comandado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Ferrer Caeiro, recordo a saudade com que nos era mostrado o local onde amarrava o hidroavião de bordo, mas onde só existia o pau de carga para o içar ou colocar na água.

Passaram-se algumas décadas e aquilo que já era hábito noutras marinhas de se embarcarem helicópteros em destroyers ou fragatas de maior tonelagem, foi possível com a aquisição das Fragatas da classe “Vasco da Gama”. E a Marinha voltou a ter asas a partir de meados da década de 90 do século passado.

De novo houve que vencer enormes resistências e ultrapassar o velho conceito de que “tudo o que voa é operado pela Força Aérea”. Vitória que não deixou ressentimentos, a ponto de a Marinha ter proposto ao poder político a instalação da Esquadilha de Helicópteros numa Base da Força Aérea, a BA 6 no Montijo, decisão que se revelou e continua a revelar como acertada, geradora de enormes sinergias entre os dois ramos e de elevadas poupanças.

Hoje, quase um quarto de século passado, é de novo com enorme orgulho que a Marinha apresenta os resultados operacionais que esta nova arma embarcada tem proporcionado ao longo das mais diversas operações, sobre o mar e sobre a terra, totalmente impossíveis de alcançar sem as novas asas, agora rotativas.

Mas de tudo isto iremos ouvir falar em muito mais detalhe por quem viveu, vive ou estudou estas matérias.

O CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL
PAVILHÃO DAS GALEOTAS, MUSEU DE MARINHA

**EVOCAÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL
NO 1º CENTENÁRIO DA SUA CRIAÇÃO**

Comunicação apresentada pelo académico
José Cyrne de Castro, em 3 de outubro

Após os cumprimentos às principais entidades presentes, o orador agradeceu o convite que lhe tinha sido dirigido, há muitos meses, pelo Almirante Vidal de Abreu, Presidente da Academia de Marinha, agradecendo igualmente as facilidades proporcionadas pela Comissão Cultural de Marinha e pelo Museu de Marinha.

Citou os oficiais da Armada, ainda vivos, que tinham sido pilotos das antigas Forças Aéreas da Armada (VALM Almeida d'Éça, e Cte. António Ricciardi), e também aqueles das Forças Aeronavais da Força Aérea (CALM Serpa Gouveia, e CMG Cyrne de Castro), recordando igualmente os pilotos da Força Aérea ainda vivos, oriundos da Marinha (MGEN Costa Bastos, TGEN Ferreira Valente, TGEN Wilton Pereira, GEN Tomás Conceição Silva, e TCOR Marques Pereira).

Abordou a figura de Sacadura Cabral que, após o êxito estrondoso da viagem aérea com Gago Coutinho, de Lisboa até ao Rio de Janeiro (em 1922), tinha desaparecido (em 1924), no Mar do Norte, tendo a sua perda constituído um rude golpe para toda a Aviação Naval e uma perda de nível nacional.

Citou um conjunto de vicissitudes da Aviação Naval devidas, em parte, à instabilidade política da época e da conseqüente rotação dos Ministros da Marinha, o que tinha provocado, entre outros inconvenientes, um quase permanente constrangimento de ordem financeira, a par de também haver deficiências de gestão do pessoal e dissensões internas que nunca se atenuaram.

Foram referidos, a seguir, alguns dos sucessos da Aviação Naval, uns de ordem nacional (monarquia do Norte, sublevação da Madeira), e várias outros de nível puramente aeronaval, tais como, os hidros orgânicos que estiveram embarcados nos Avisos de 1ª classe, o papel desempenhado pelos hidroaviões GRUMAN nas acções de busca e salvamento (SAR), de naufragos, nacionais e estrangeiros, provenientes de navios entretanto afundados por submarinos alemães durante a II Grande Guerra e vários outros sucessos, como, por exemplo, a criação na Base de São Jacinto (Aveiro), da 1ª Esquadriha anti-submarina de Portugal, formada com os monomotores "Helldiver" que, mais tarde, na BA6, foram substituídos pelos bimotores PV2 (Harpoons).

Em 1952, a decisão política e polémica de fundir as Forças Aéreas da Armada com a Aeronáutica Militar (esta, desde 1924, considerada a 5ª arma do Exército), teve a bênção

encapotada de altas patentes políticas e militares e, daí, que se seguisse um período de transição, com a criação das Forças Aeronavais da Força Aérea, de modo a conseguir-se manter no serviço muitos pilotos aeronavais, bem como pessoal técnico experimentado considerado indispensável.

O Montijo (BA6), funcionou bem e atingiu uma alta eficiência sob o comando de dois oficiais aeronavais (CMG Cardoso de Oliveira e CMG Ferrer Caeiro), tendo as Forças Aeronavais da Força Aérea, durado cerca de 5 anos, uma vez que a sua extinção se verificou com a adesão voluntária dos últimos pilotos aeronavais à jovem Força Aérea.

Daí o regresso à Marinha dos pilotos que não tinham manifestado desejo de ingressar na Força Aérea. Citou-se os navios da Armada e os cursos da Escola Naval, cujos patronos foram Sacadura Cabral e Gago Coutinho, tendo sido feitas referências às diligências efectuadas no sentido de admitir na Escola Naval cadetes com destino ao serviço aeronaval.

Por fim, manifestou em ter orgulho que o pessoal e o material do “botão de âncora” tivesse contribuído para o robustecimento dos quadros da então jovem Força Aérea e como os actuais pilotos aeronavais da Esquadilha de Helicópteros da Marinha (E.H.M.), se constituem, de certo modo, herdeiros dos antigos camaradas pilotos aeronavais de asa-fixa.

NOTA: Foram projectados vários diapositivos gentilmente cedidos pelo Museu da Marinha

O CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL
PAVILHÃO DAS GALEOTAS, MUSEU DE MARINHA

**O CENTRO DE AVIAÇÃO MARÍTIMA DO BOM SUCESSO
CRIAÇÃO E ATIVIDADE DURANTE A GRANDE GUERRA**

Comunicação apresentada pelo académico
Bruno Gonçalves Neves, em 3 de outubro

Exmo. Sr. Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional

Exmo. Sr. Almirante Diretor da Comissão Cultural de Marinha

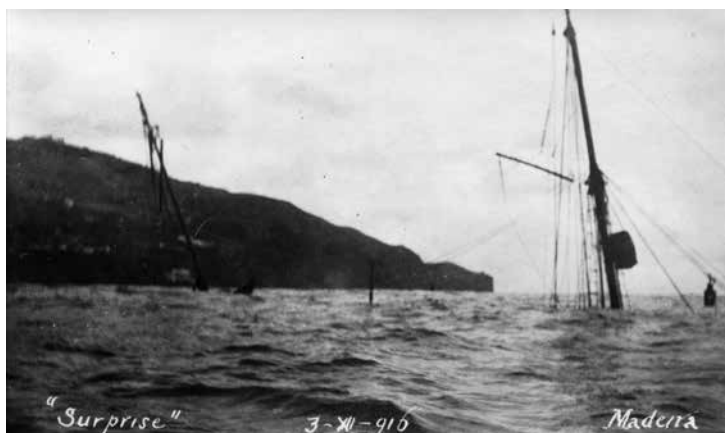
Exmo. Sr. Comandante Diretor do Museu de Marinha

Exmo. Sr. Diretor de Vendas dos CTT Filatelia

Exmos. Srs. Oficiais, Senhoras e Senhores,

Com a entrada de Portugal na Grande Guerra, em 9 de março de 1916, os portos, navios e vias de comunicação nacionais estavam agora à mercê da arma submarina alemã. E os seus efeitos não se fizeram esperar.

A 3 de dezembro de 1916, o submarino alemão U-83 atacou o porto do Funchal, afundando três navios aliados ali fundeados, entre os quais a canhoneira “Surprise”, tendo depois bombardeado a cidade. Poucos dias depois, a 12 de dezembro, o Funchal foi novamente bombardeado por um submarino alemão, o U-155, do que resultaram diversos mortos e feridos entre a população.



A canhoneira francesa *Surprise*, afundada na baía do Funchal.
Museu de Marinha – Arquivo Histórico de Imagens (MM-AHI).

Aquilo que sucedeu no porto e cidade do Funchal, e como veio a suceder também, mais tarde, nas ilhas de Cabo Verde, poderia acontecer igualmente, a qualquer momento, no litoral continental português. A escassez de unidades navais para a patrulha do litoral e proteção da navegação era agravada pelo caráter furtivo e imprevisível da arma submarina, de difícil deteção e que, para além do ataque direto através de torpedos e tiro de peças de artilharia, poderia ainda comprometer a utilização de rotas de navegação e dos portos nacionais através da deposição de minas [as quais, como sabemos, viriam a provocar a perda do NRP “Roberto Ivens”].



Peça de artilharia de 150mm do submarino alemão U-139. MM-AHI

Em 14 de janeiro de 1917, o então Primeiro-tenente Sacadura Cabral propôs ao Ministro da Marinha a criação de um dispositivo de vigilância aérea da costa que, em articulação com os meios navais existentes, seria o meio mais eficaz para deteção de submarinos inimigos que impunemente atacavam portos e navios nacionais, tal como tinha acabado de acontecer no Funchal.

A proposta de Sacadura Cabral apoia-se e valida os argumentos apresentados pelo Primeiro-tenente da Marinha Francesa Maurice Larrouy, que no final de 1916 havia estudado a defesa do litoral continental português, defendendo a criação de três Centros de Aviação Marítima para a patrulha e defesa aérea.



Comandante Sacadura Cabral. MM-AHI

O Ministro da Marinha, o Comandante Victor Hugo de Azevedo Coutinho, aprova o projeto de Sacadura Cabral e apresenta-o ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, pedindo-lhe que averiguasse uma possível ajuda do Governo Francês para a criação da aeronáutica naval em Portugal, apresentando o argumento de que o futuro envio de forças militares para França implicava o garante da segurança das rotas de navegação.



Sacadura Cabral e o Ministro da Marinha Victor Hugo de Azevedo Coutinho, após um voo de demonstração. Fonte: *Ilustração Portuguesa*

A proposta de Sacadura Cabral foi concretizada com a convenção Luso-Francesa de 21 de junho de 1917, a qual previa a criação de um sistema de vigilância aérea do lito-

ral continental português assente em três centros de aviação marítima, no litoral norte, centro e sul do país.

O Governo Francês comprometeu-se a garantir a formação de pilotos e pessoal técnico, a fornecer hidroaviões e material de voo e ainda a guarnecer e operar o centro de aviação marítima do norte, o qual será instalado em Aveiro, São Jacinto, sendo comandado pelo próprio Tenente Larrouy.

A Portugal competia a criação e operação dos restantes centros, em Lisboa e no Algarve. Este último foi projetado para a ilha da Culatra, onde foram edificadas diversas estruturas de apoio, embora sem nunca ter entrado em atividade operacional nem ter sido guarnecido de pilotos e aparelhos até ao final da Grande Guerra.

A localização do Centro de Aviação Marítima de Lisboa havia sido já estudada por Sacadura Cabral no ano anterior, em 1916, sob solicitação do Ministro da Marinha. O local ideal situar-se-ia, segundo Sacadura Cabral, no Alfeite, local abrigado e que proporcionaria a operação de hidroaviões em condições de segurança. No entanto, essa proposta viria a ser rejeitada. Sem que conheçamos as razões exatas para essa decisão, julgamos, contudo, que para tal terá contribuído a intenção de construir-se no Alfeite um novo Arsenal, para onde seria transferido o de Lisboa, sendo que o mais antigo projeto para tal datava de 1906, revisto depois em 1912.

Como alternativa, Sacadura Cabral indicou a doca do Bom Sucesso para a localização provisória do Centro de Aviação Marítima de Lisboa. Embora longe de reunir as condições mais favoráveis para a operação com hidroaviões, implicaria, contudo, um menor investimento em adaptação e criação de infraestruturas, podendo iniciar mais rapidamente a atividade operacional.



Doca do Bom Sucesso (Lisboa) c. 1917. MM-AHI

Os trabalhos para a adaptação da Doca do Bom Sucesso tinham já sido iniciados no início desse ano de 1917, coincidindo com outro importante acontecimento para a

futura Aviação Naval: a chegada dos dois primeiros hidroaviões que entrariam ao seu serviço, os FBA Tipo B que haviam sido encomendados por Sacadura Cabral em Julho do ano anterior. Estes aparelhos foram então montados na recém-criada Escola de Aviação Militar, em Vila Nova da Rainha, onde Sacadura Cabral era o diretor de instrução, ficando sob responsabilidade da Secção de Marinha daquela instituição.

Em 28 de setembro de 1917 é promulgado o célebre Decreto n.º 3395, que cria o Serviço e Escola de Aviação da Armada. A aeronáutica naval retira-se assim da Escola de Aviação Militar e segue o seu rumo de forma independente como componente aérea operacional da Marinha.

Mas, o início da atividade operacional da Aviação Naval, dá-se com a ativação do Centro de Aviação Marítima de Lisboa, em 14 de dezembro desse mesmo ano de 1917, quando os dois FBA, vindos de Vila Nova da Rainha pilotados pelos Tenentes Ferreira Rosado e Azeredo e Vasconcelos, deram entrada na doca do Bom Sucesso.

O Capitão-de-mar-e-guerra Câmara Leme foi o nomeado para ocupar, pela primeira vez, o cargo de Diretor Do Serviço de Aviação da Armada. Contudo, pouco depois viria a ser exonerado do cargo, em consequência do conturbado clima político que se vivia no final daquele ano de 1917, com a revolução de Sidónio Pais. O seu sucessor viria a ser o Comandante Afonso Cerqueira, cuja conhecida oposição ao regime sidonista viria a ditar também o seu afastamento em 25 de Abril de 1918. O Primeiro-tenente Pinto de Mesquita, recém-brevetado em França, seria o Diretor interino da Aviação Naval até ao final desse ano de 1918, sendo este o período de maior exigência e atividade operacional registado durante a Grande Guerra.

Durante este período, o Centro de Aviação Marítima de Lisboa, a componente operacional da Aviação Naval, foi comandado pelo Primeiro-tenente Ferreira Rosado.



Primeiro-tenente Ferreira Rosado, comandante do Centro de Aviação Marítima de Lisboa durante a Grande Guerra. Biblioteca Central da Marinha – Arquivo Histórico

Inicialmente subordinado ao recém-criado Comando Central de Defesa Marítima, logo no início de 1918 a aviação naval ganhou autonomia no que diz respeito à gestão do seu pessoal e orçamento, ficando apenas sob controlo operacional daquele Comando Central relativamente ao serviço de patrulhas aéreas. Foi também a 5 de janeiro de 1918 que o decreto n.º 3743 extinguiu o Serviço de Aviação da Armada e criou a Direção da Aeronáutica Naval.

No plano operacional, durante os primeiros meses de 1918, a atividade do Centro de Aviação Marítima de Lisboa resumiu-se à preparação e adaptação das instalações e oficinas ao seu uso corrente, bem como à realização de alguns voos de reconhecimento na área de patrulha que lhe estava atribuída. Mas apenas numa reduzida parte...

Segundo o acordo Luso-francês de 21 de Junho de 1917, a área de patrulha aérea sob responsabilidade do Centro de Lisboa ficava compreendida entre São Martinho do Porto e Vila Nova de Mil Fontes. A norte de S. Martinho, até Caminha era a área destinada ao Centro de Aviação Marítima de Aveiro, sendo que de Vila Nova de Mil Fontes até à foz do Guadiana seria o Centro de Aviação do Sul o responsável pela respetiva vigilância. Dadas as grandes distâncias a cobrir, foi equacionada a criação de postos secundários de abastecimento e socorro nos pontos de ligação entre duas zonas, o que, contudo, nunca veio a ser concretizado.

O plano apresentado era, efetivamente, bastante ambicioso quanto à extensão da área a cobrir pelo patrulhamento aéreo, sendo de difícil, senão mesmo, impossível execução. Principalmente se atendermos à pouca autonomia dos hidroaviões disponíveis - os dois FBA - para além da sua fragilidade e desgaste decorrente da sua utilização. Na verdade, no início de 1918, estes aparelhos eram já considerados como sendo obsoletos e de pouco valor operacional, permitindo apenas curtos voos de reconhecimento na entrada do Tejo, e junto à linha de costa. E não nos poderemos esquecer das condições meteorológicas, absolutamente determinantes para a realização, ou não, das operações de voo.



Hidroavião “Shreck” FBA, saindo do CAM do Bom Sucesso a reboque.
Arquivo Nacional da Torre do Tombo

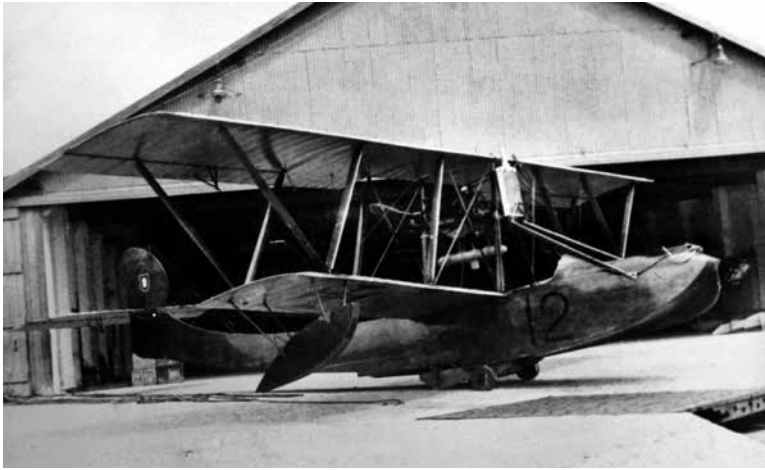
À data da sua ativação, as infraestruturas do Bom Sucesso eram constituídas pelo hangar de montagem e respetiva rampa de acesso à doca; dois edifícios térreos, sendo o primeiro destinado aos gabinetes e alojamento do Diretor e do Comandante do Centro, e o segundo a alojamento de praças; e ainda três pequenas oficinas: serralharia, carpintaria e oficina de montagem.

Por falta de verba, mais tarde, com a chegada dos Telliers e Donnet Denhaut, aproveitaram-se os respetivos caixotes de transporte para a construção, muito rudimentar, de alojamentos para os oficiais e sargentos do centro, assim como paióis, escotaria, oficina e depósito de eletricidade e ainda um pombal.

Para além de insuficientes, e mesmo incipientes, as infraestruturas do Bom Sucesso apresentavam também sérios constrangimentos à realização das operações. O hangar existente apenas permitia acondicionar um máximo de quatro hidroaviões, não sendo assim possível aumentar novos aparelhos ao efetivo do Centro. Apesar de o seu Comandante ter solicitado superiormente, por diversas vezes, a aquisição e instalação de um segundo hangar provisório, do tipo Bessoneau, em lona, idêntico aos instalados no Centro de Aveiro, tal nunca veio a acontecer durante este período. Por outro lado, o piso entre a doca e o hangar não estava ainda calcetado, o que muito dificultava a movimentação dos aparelhos, ao mesmo tempo que a rampa que havia sido construída não permitia a saída a qualquer momento, havendo que se aguardar pela altura ideal da maré. Estas situações só viriam a ser corrigidas já em meados de 1918.

É também em meados de 1918 que se inicia um novo ciclo do ponto de vista operacional, no Centro de Aviação Marítima de Lisboa. Os novos aparelhos adquiridos em França por Sacadura Cabral através de uma verba especial de 500.000 francos, dispo-

nibilizada através do acordo Luso-Francês, estão já montados e operacionais. Tratam-se de quatro Donnet-Denhaut, e dois Telliers: os primeiros com provas dadas na Aviação Marítima Francesa; os segundos ainda bastante recentes mas com características que impressionaram Sacadura Cabral, mais tarde comprovadas pela longevidade que estes aparelhos tiveram na Aviação Naval.



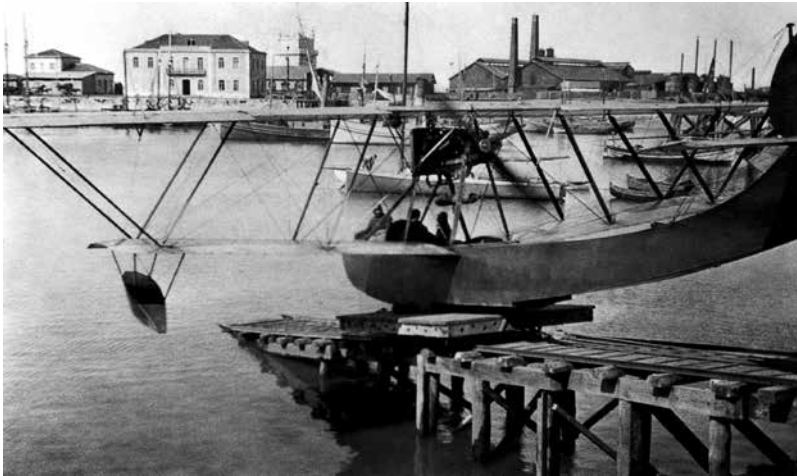
Hidroavião Tellier Tipo 3 no Centro de Aviação Marítima de Lisboa (Bom Sucesso)
MM-AHI

Com maior autonomia e potência de motores, estes novos aparelhos possibilitavam a realização de patrulhas de maior duração e, portanto, maior área percorrida, estendendo-se agora, sem grande dificuldade, até Sines, para sul, ou até Peniche e São Martinho do Porto, para norte. É claro que, neste período, a expressão “sem grande dificuldade” é apenas um eufemismo para “com um pouco menos de dificuldade”. Isto se atendermos ao facto de o próprio ato de voar ser, praticamente uma novidade ainda recente; os aparelhos disponíveis apresentarem uma fragilidade considerável; os combustíveis e lubrificantes serem de fraca qualidade, ou até mesmo ainda “experimentais” (como era o caso de alguns lubrificantes vegetais produzidos, por exemplo, a partir de óleo de linhaça). E a tudo isto temos ainda de juntar a incipiente construção dos motores os quais, após cerca de apenas 15 horas de voo, tinham de ser desmontados e totalmente revistos, o que, mesmo assim, não era suficiente para evitar as muitas “pannes” que obrigavam a amargens de emergência, muitas vezes em mar aberto.

Idealmente, o Centro de Aviação Marítima deveria operar com oito aeronaves: quatro prontas e quatro em revisão ou manutenção. As quatro prontas seriam divididas em duas secções: dois aparelhos para missões de patrulha e dois outros em prontidão para responder a alertas de submarinos. No entanto, e como vimos, o hangar do Centro do Bom Sucesso só conseguia albergar quatro hidroaviões montados, pelo que os restantes

tinham de permanecer encaixotados. Na prática, o Centro contava com uma secção de dois aparelhos prontos, prioritariamente destinada a responder aos alertas de submarinos. Os restantes voos de patrulha e de treino e certificação de praças observadores aéreos, uma das principais lacunas em termos de pessoal especializado, eram realizados apenas nos poucos períodos em que a manutenção conseguia preparar e ter prontos os quatro aparelhos disponíveis.

E isto sem contar com a falta de pilotos. Os próprios Pinto de Mesquita e Ferreira Rosado, Diretor da Aeronáutica Naval e Comandante do Centro, respetivamente, eram voluntários para o serviço de voo, juntando-se assim aos tenentes Azeredo e Vasconcelos, Santos Moreira e Moreira de Carvalho. Apenas estes cinco pilotos guarneciam o Centro de Aviação Marítima de Lisboa no início do verão, o período mais propício aos ataques dos submarinos alemães.



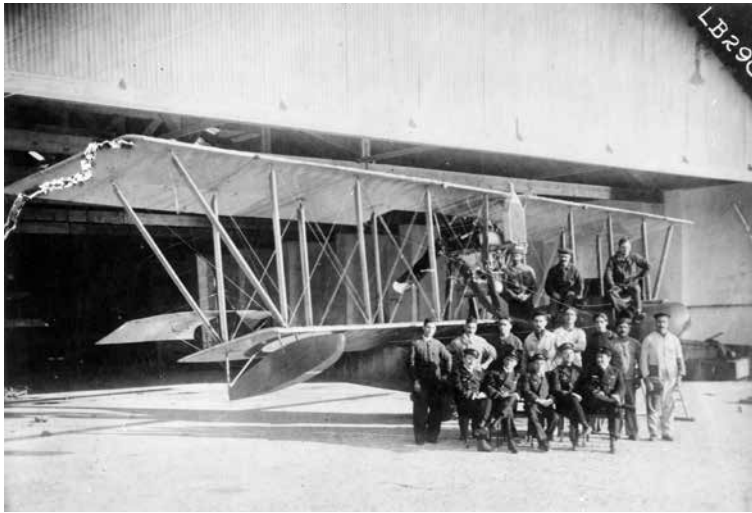
Hidroavião Tellier descendo a rampa do Centro de Aviação Marítima de Lisboa (Bom Sucesso) [s.d.]. MM-AHI

Um número demasiado baixo que viria a reduzir-se ainda mais com a morte do Tenente Azeredo Vasconcelos e do primeiro-grumete mecânico-observador Ferreira quando o Tellier n.º 5 em que seguiam se perdeu no mar, a 12 milhas a oeste sudoeste do cabo da Roca, vitimando os seus dois tripulantes.

O Centro de Aviação Marítima de Lisboa no Bom Sucesso continuou a sua atividade operacional até ao final da Grande Guerra, em 11 de novembro de 1918. Sempre com enormes dificuldades ao nível logístico, quer no que diz respeito ao abastecimento de equipamentos, materiais e combustíveis, quer principalmente ao nível do pessoal especializado disponível, sempre, em média, abaixo de metade do desejável.

Do ponto de vista operacional, os resultados obtidos tiveram pouca expressão, principalmente por falta de coordenação entre o dispositivo naval e a componente aérea,

mas também pelas muitas limitações e condicionalismos que, como vimos, lhe foram impostos.



Pilotos aviadores-navais, observadores e mecânicos da Aviação Naval no Centro de Aviação Marítima de Lisboa (c. 1918). Arquivo Histórico da Força Aérea

Contudo, esta foi a geração de jovens oficiais pilotos-aviadores navais, de mecânicos e observadores de voo, a primeira da Aviação Naval, que com enorme determinação e sacrifício, conseguiu garantir a operação e atividade, e assim a continuidade futura, da Aviação Naval, a qual, na década seguinte, iria inscrever Portugal nos anais dos grandes feitos da História da Aeronáutica.

Fontes e Bibliografia consultadas:

CARDOSO, Adelino – *Aeronaves Militares Portuguesas no Século XX*, [s.l.], Essencial, [s.d.].

CORRÊA, Pinheiro – *Sacadura Cabral. Homem e Aviador*, Lisboa, [edição do autor], 1964.

Cruz Júnior, VALM Abílio – “*Sacadura Cabral. O homem que deu asas à Marinha. 1ª Parte*” in *Revista da Armada*, N.º 330, Abril 2000, pp. 17-20.

LAPA, Albino – *Aviação Portuguesa*, Lisboa, [s.n.], 1928.

Relatório dos Serviços de Guerra prestados pela Aviação Marítima. Primeiro-tenente Pinto de Mesquita. Bom Sucesso, 5 de dezembro de 1918. Biblioteca Central da Marinha – Arquivo Histórico – Documentação Encadernada: Aviação Naval, 4178.

TADEU, Viriato – *Quando a Marinha tinha asas... Anotações para a História da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*. Lisboa, Edições Culturais da Marinha.

O CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL
PAVILHÃO DAS GALEOTAS, MUSEU DE MARINHA
A AVIAÇÃO DA MARINHA NA ATUALIDADE

Comunicação apresentada pelo capitão-de-fragata
Baptista Cabral, em 3 de outubro

Se por um lado, a evolução da tecnologia aeronáutica e a confirmação das doutrinas de poder aéreo justificaram a criação de forças aéreas como ramos independentes, por outro lado, esta mesma evolução tecnológica, em especial o desenvolvimento de aeronaves de asa rotativa, também justificou a manutenção, ou criação, de componentes aéreas dentro dos diferentes ramos.

Efetivamente o helicóptero, sobretudo devido à sua capacidade de efetuar voo estacionário, abriu um enorme leque de potencialidades extremamente úteis às operações navais. Ainda no final da Segunda Guerra Mundial começaram-se a utilizar helicópteros como meio de salvamento em apoio às operações de voo dos porta-aviões. Nos anos 50, na Guerra da Coreia e na Crise do Suez, o helicóptero foi já intensamente utilizado como meio de desembarque e de apoio logístico às operações anfíbias. E a partir da década de 60, vulgarizou-se a utilização do helicóptero como aeronave orgânica dos pequenos navios tipo *destroyer* ou *fragata*.



Centro de Aviação Naval de Lisboa, 1950

Embora a nossa Marinha só tenha adquirido os seus primeiros helicópteros em 1993, as nossas operações com helicópteros foram bem anteriores a isto. O primeiro contacto conhecido ocorreu em 1950, quando foi feita uma demonstração de voo de um helicóptero Westland Dragonfly ao Centro de Aviação Naval de Lisboa, na doca do Bom

Sucesso. Se algum projeto ou desiderato de aquisição aqui nasceu, certamente ter-se-á extinto com a Aviação Naval em 1952, no entanto, isto não significou o fim do contacto com o helicóptero, muito pelo contrário. Este foi retomado através da cooperação com helicópteros da Força Aérea nas operações da Guerra Colonial. Neste contexto, há um marco digno de nota: em janeiro de 1964 ocorreu a primeira aterragem de um helicóptero num navio da Marinha Portuguesa, no âmbito da Operação Tridente, ao largo da Ilha de Como, na então Guiné Portuguesa. Foi para isso construída uma plataforma de madeira na tolda da fragata “Nuno Tristão”, que serviu como convés de voo a um Alouette II da Força Aérea que prestava apoio logístico à operação.

Mais tarde, a partir de 1969, quando começamos a integrar a força naval permanente da NATO, a STANAVFORLANT, iniciou-se uma segunda fase de contacto com as operações com helicópteros, eventualmente bem mais influente. Por esta altura já uma boa parte dos nossos aliados operava com helicópteros orgânicos, o que nos proporcionou uma boa percepção do acréscimo de capacidade que estas aeronaves conferiam ao seu navio-mãe e à força naval onde este se integrava. Não é por isso de estranhar que quando surgiu um projeto de aquisição de novas fragatas em 1976, se considerasse a fragata Tipo 21 britânica que já tinha capacidade para embarcar um helicóptero orgânico e, curiosamente, nesta altura foi considerado um novo helicóptero que não tinha ainda provas dadas, mas que revelava ter muito potencial: o Westland Lynx. Contudo, este projeto foi abandonado para ser retomado nos anos 80, quando surgiu a necessidade de substituir as fragatas da classe “Pereira da Silva”.

Desta vez optou-se pela fragata do tipo Meko 200, a futura classe “Vasco da Gama”, que, como era já requisito básico de qualquer escolta oceânico desta altura, tinha capacidade para operar um helicóptero orgânico. Passados cerca de 70 anos, a Marinha via-se novamente perante o desafio de ter que edificar uma capacidade de aviação.

Foi então, a partir de 1988, que se iniciou o processo de aquisição dos helicópteros e de edificação da Esquadilha de Helicópteros. Tendo muito mais *know-how* em aquisição de aeronaves, a Força Aérea acabou também por ser envolvida neste processo, mas este ramo tinha uma visão diferente relativamente ao modelo funcional. Contudo, estas divergências acabaram por ser resolvidas em fevereiro de 1989, pelo então Ministro da Defesa, o Dr. Eurico de Melo, que decidiu que os helicópteros seriam da Marinha e operados por pessoal da Marinha, mas que ficariam baseados numa base da Força Aérea e não no Alfeite conforme era opinião corrente na altura. Resolvidas estas divergências, o projeto continuou com ambos os ramos a colaborar no mesmo rumo.

Em relação ao helicóptero a adquirir, também surgiram divergências, pois apesar da Marinha sempre ter manifestado a sua preferência pelo Lynx, durante algum tempo, devido à influência política dos Estados Unidos, a balança pendeu mais para o lado do Kaman Seasprite. Contudo, mais uma vez imperou o bom senso e acabou por se optar pelo Lynx, cujo contrato foi assinado em 1990.

Começou também por esta altura a formação do pessoal em aviação. Na verdade, foi ainda em 1998 que os primeiros dois oficiais foram formados em Air Engineer Offi-

cer, no Reino Unido; os então primeiro-tenente Gomes de Sousa e Gonçalves Henriques, que depois em Portugal integraram os grupos de trabalho de edificação da aviação da Marinha. Em 1990, foram brevetados pela Força Aérea os primeiros sete pilotos de helicóptero da Marinha. Estes oficiais ficaram a prestar serviço nas esquadras de helicópteros da Força Aérea, onde adquiriram a sua primeira experiência operacional que veio a revelar-se extremamente útil nos primeiros tempos da Esquadilha. Em 1991, iniciam a sua formação os primeiros sargentos especializados em manutenção de helicópteros e, em 1992, as primeiras praças; também todos eles ficaram a prestar serviço na Força Aérea até terem ido para o Reino Unido para obter formação específica no Lynx, na Westland e na Rolls-Royce.

Em relação à Esquadilha de Helicópteros, a sua construção começou em meados de 1992. Em 26 de fevereiro de 1993 é promulgado o Decreto 49/93, que cria oficialmente a Esquadilha de Helicópteros, que em 8 de junho é ativada por portaria do CEMA. É indigitado para seu primeiro comandante o então capitão-de-fragata Saldanha Lopes, oficial que tinha participado, desde o início, no processo de aquisição dos helicópteros.

É também em junho de 1993 que vai ser assinado com a Força Aérea um protocolo que vai definir de que forma a Esquadilha de Helicópteros se vai integrar na Base Aérea nº 6 do Montijo. Basicamente a Esquadilha irá beneficiar de todos os serviços de aeródromo, como se fosse uma esquadra da Força Aérea, o que representou uma economia de custos, que caso assim não fosse, estes custos muito provavelmente seriam insuportáveis. Esta simbiose entre os dois ramos, não é muito comum, mesmo a nível internacional, e ainda hoje constitui um exemplar modelo de cooperação.

Com a chegada das primeiras aeronaves em agosto de 1993, começa então a atividade operacional da Esquadilha de Helicópteros. Inicialmente a prioridade foi adquirir capacidade operacional, ou seja, edificar um destacamento de helicópteros para embarcar em 1995 no navio atribuído à STANAVFORLANT, cujo comando, pela primeira vez, seria português.

Para tal, permaneceu nos primeiros anos da Esquadilha de Helicópteros, uma equipa de instrutores e técnicos de manutenção, da Royal Navy e da Westland, para consolidar práticas e procedimentos, assim como colaborar no processo de edificação do primeiro destacamento de helicópteros.



Esquadilha de Helicópteros

Em 3 janeiro de 1995, estava então pronto o primeiro destacamento de helicópteros, cujo *Flight Commander* foi o 1TEN Graça Marim. Ter-se conseguido em cerca de um ano e meio aprontar um destacamento, não é normal e é absolutamente notável. Como termo de comparação, refira-se que a Royal Navy, que opera helicópteros desde os anos 50, demorou cerca de três anos a aprontar o primeiro destacamento de Wildcat. Este aprontamento em tempo *record* e os elevados padrões de segurança e operação rapidamente atingidos, são indicadores claros que a Marinha seguiu o caminho correto na edificação da sua Esquadilha de Helicópteros, caminho esse que criou os sólidos pilares que, ainda hoje, a unidade assenta.

Assim que os Lynx começaram a operar, abriu-se uma miríade de novas capacidades e um enorme salto operacional, eventualmente sem precedentes na história da Marinha. O Lynx desde cedo se revelou um excelente meio antissubmarino devido à eficácia do seu sonar AQS-18, mas para além desta valência, também a flexibilidade típica dos helicópteros permitiu treinar-se operações de luta de superfície, reabastecimento vertical e de busca e salvamento.



Lynx Mk95

Com o fim da Guerra Fria surgiram as missões de manutenção da paz nas quais a Marinha participou e o Lynx mostrou o seu valor operacional. Em 1995 na “Sharp Guard”, missão de embargo de armas à Sérvia-Montenegro, os Lynx não só contribuíram para manter um panorama de superfície esclarecido como permitiu a rápida inserção de equipas de vistoria a bordo de navios mercantes. Em 1990, na operação “Crocodilo”, os helicópteros permitiram resgatar cidadãos nacionais no interior da Guiné-Bissau e o transporte de dignitários das diferentes facções em conflito para conversações a bordo dos navios portugueses. Em 2000, no âmbito da missão de paz da ONU, a “Lorosae”, foi prestado apoio às populações de Timor Leste. Na sequência dos atentados do 11 de setembro, iniciou-se em 2002 a operação “Active Endeavor” de combate ao terrorismo no Mediterrâneo onde mais uma vez os helicópteros contribuíram para manter um panorama de superfície esclarecido. E, entre 2009 e 2013, nas operações de combate à pirataria ao largo da Somália, da NATO ou da União Europeia, o helicóptero mais uma vez, afirmou-se como um multiplicador de capacidade do seu navio.



Operação “Crocodilo”

Em 2016, deu-se mais um marco importante na história dos nossos helicópteros navais quando em outubro foi aprovado o plano de modernização do Lynx. Esta modernização, que para já apenas inclui novos motores e aviônicos, vai permitir, sem modificações profundas na aeronave, instalar os mais modernos sensores e armamento, mantendo a sim o Lynx uma aeronave ao nível dos seus aliados da NATO.

Que futuros cenários serão então expectáveis para os helicópteros navais? A atual tendência da guerra naval, ao que tudo indica, é atuar com uma rede de pequenas forças navais dispersas pelo teatro de operações, com boas capacidades em todos os tipos de *warfare*. Neste contexto, também os meios aéreos terão que ser multitarefa e com capacidade de operar quer em ambiente marítimo, quer em ambiente terrestre, em todo o tipo de cenário, dos mais simples aos mais complexos. Isto irá requerer aeronaves com

sensores e sistemas com grande nível de automatismo, operadas por tripulantes altamente treinados.

Obviamente que estas pequenas forças não terão à disposição uma quantidade suficiente de helicópteros para responder a todas as necessidades operacionais. Mais uma vez a resposta encontra-se no avanço e inovação tecnológica. Assim, as tarefas de vigilância serão asseguradas por veículos aéreos não tripulados, uma área em que a Marinha Portuguesa está também já a investir.

Em 2016, por despacho do Almirante Chefe do Estado Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, foi criado um grupo de trabalho para estudar a implementação de veículos não tripulados na Marinha, não só aéreos, mas também de superfície e submarinos. Neste âmbito, a Esquadilha de Helicópteros será o comando administrativo destes novos meios aéreos. Também no próximo dia 15 de dezembro será formalizado com a indústria nacional um protocolo de colaboração e exploração de veículos aéreos não tripulados. Assim, se 1917 foi o ano do hidroavião e 1993 o ano do helicóptero, 2017 será o ano em que a nossa Marinha irá receber os seus primeiros veículos aéreos não tripulados, 100 anos após a receção dos dois primeiros hidroaviões.

Será o não tripulado o futuro dos meios aéreos da Marinha? Efetivamente estes meios possuem atualmente capacidades idênticas à dos helicópteros tripulados e não será descabido especular que dentro de poucas gerações não se justifique a existência de pilotos. Contudo, o que já não faz sentido imaginar será uma Marinha sem meios aéreos, sejam eles tripulados ou não.

A MARINHA DA ARGÉLIA ATRAVÉS DA HISTÓRIA

Comunicação apresentada por S.E. a Embaixadora da Argélia, Fatiha Selmane, em 10 de outubro

Gostaria de agradecer ao Senhor Almirante Francisco Vidal Abreu, Presidente da Academia de Marinha, por me conceder esta oportunidade de vir falar da Marinha argelina ao longo da sua história.

Agradeço o interesse desta academia prestigiosa pela instituição da Marinha argelina, que teve uma importância manifesta na História do meu país e na História do Mediterrâneo.

Devo admitir que, para a diplomata que sou, falar da Marinha argelina representa um sério desafio, sobretudo por me dirigir a um público dos mais qualificados nesta matéria. Espero, por isso, poder contar com a vossa indulgência.

Procurarei apresentar brevemente a Marinha do meu país, que dominou a cena mediterrânica durante três séculos, ou seja do século 16 ao século 19.

Tentarei apresentar as suas características, evocar as razões que fizeram a grandeza e a importância desta Marinha e situá-la no contexto geopolítico em que evoluiu. Falarei também dos motivos que conduziram à sua decadência e que precipitaram a colonização da Argélia.

Evocarei ainda, brevemente, a relação com Portugal, que foi um actor desta história marítima e manteve relações com a Regência de Argel. Estas relações foram marcadas pelo Tratado de Paz assinado em 1813, entre a Regência de Argel e o Reino de Portugal.

As relações entre os nossos países foram interrompidas durante o período colonial, interrupção que se manteve até 1975, data do estabelecimento das relações diplomáticas entre a Argélia independente e o Portugal democrático.

A Marinha argelina ao longo da História

A História da Marinha argelina foi marcada por proezas e feitos que fizeram dela uma das grandes potências marítimas do mundo e a marinha dominante no Mediterrâneo ao longo de três séculos.

O contexto geopolítico em que a marinha argelina evoluiu alimentou a sua força e as suas horas de glória tendo, ao mesmo tempo, suscitado por parte de numerosas nações europeias, interesse, curiosidade e, sobretudo, determinação em vencê-la.

O mundo que assistiu à evolução e à luta da marinha argelina era um mundo bipolar: o Islão era essencialmente representado pelos Otomanos e a Cristandade era encabeçada por Espanha.

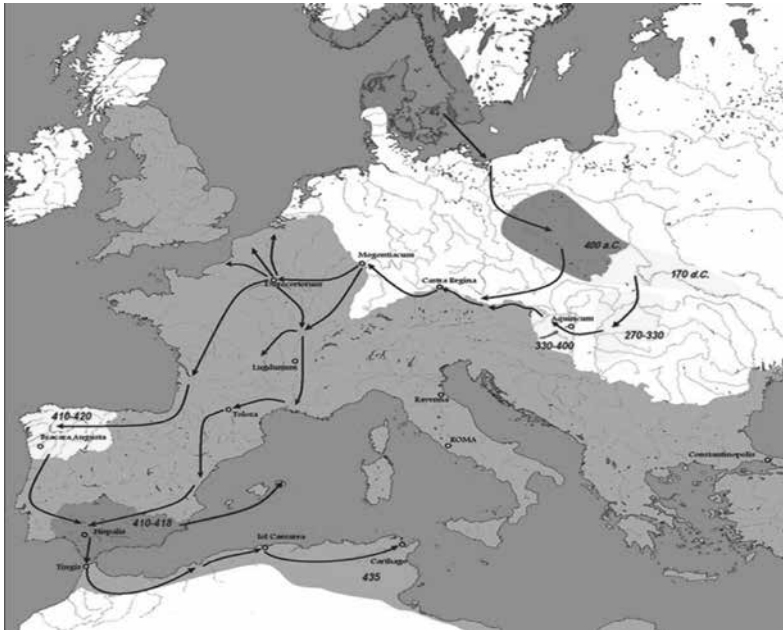
As origens da Marinha argelina

- A História da Argélia está marcada pelo mar e pela marinha.
- A História demonstra que as frotas de guerra desempenharam um papel crucial no âmbito da estratégia mundial, pois as leis do mar estão interligadas com o poder e o controlo do mar implica o controlo dos territórios limítrofes.
- O Mar Mediterrâneo, berço da civilização a que pertencemos, foi, devido à sua situação estratégica, um lugar de combates e um teatro de conflitos permanentes em que as frotas de guerra desempenharam um papel relevante.
- O Mediterrâneo representou a primeira etapa dos descobrimentos geográficos. A interação entre Fenícios e Norteafrianos data de há 2000 anos (antes de J.C.), devido à influência que os seus conhecimentos técnicos (pesca, construção naval) exerceram sobre a cultura local.
- A luta pela obtenção de posições estratégicas no Mediterrâneo conduziu à subida ao poder e à queda de vários Estados e Impérios (Cartago, Roma).

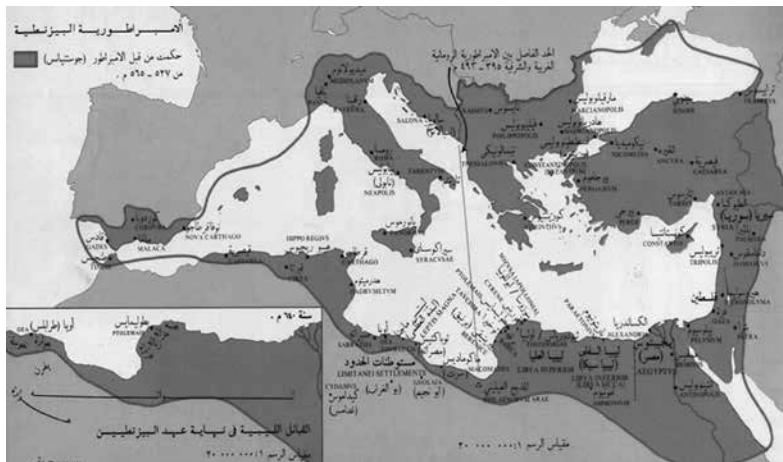


Império Romano

- Após a destruição de Cartago, Roma passou a controlar o mar. Este é o início da colonização tripla - romana, vândala e bizantina - até à chegada do Islão.



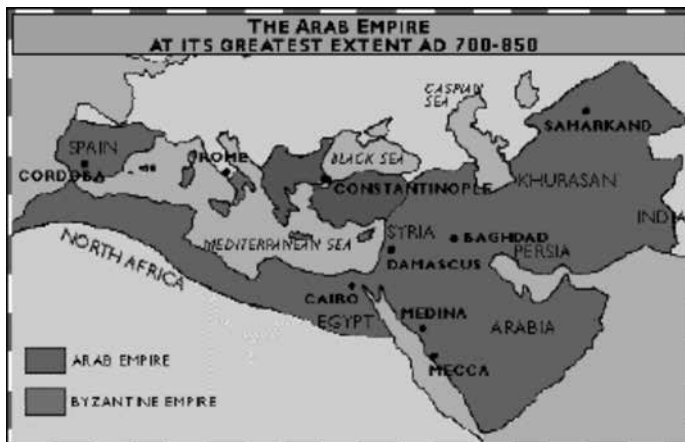
Invasões Vândalas



Império Bizantino

O período islâmico

Recorde-se que as primeiras conquistas islâmicas não tinham negligenciado a frota. Mas o fundador da marinha árabo-muçulmana foi Mu'awiya (século VII - Dinastia Omíada), que organizou expedições navais coroadas de sucesso contra Bizâncio.



Império Árabe

No Magrebe, logo no início da administração islâmica, fez-se sentir a necessidade de possuir uma frota. (Em 1144/732-733) foi fundado o arsenal de Túnis e a construção naval permitiu a conquista da Sicília.

As vitórias navais e a conquista de várias ilhas do Mediterrâneo constituem uma prova da vitalidade das marinhas muçulmanas daquele período.

A tradição marítima do Magrebe estava estabelecida

De Bône (Annaba) partiram galeras para competirem nas costas dos países dos Rôm (Itália do Sul e França), na Sardenha, na Córsega e noutros locais. Os marinheiros de Djijel tinham a reputação de serem “excelentes construtores de navios e marinheiros muito hábeis”. Bejaia foi outro porto de onde partiam galeras para percorrer as ilhas e a costa de Espanha, a fim de socorrer e de prestar assistência aos seus correlegionários andaluzes escoraçados dos seus países (Leão, o Africano – descrição de África).

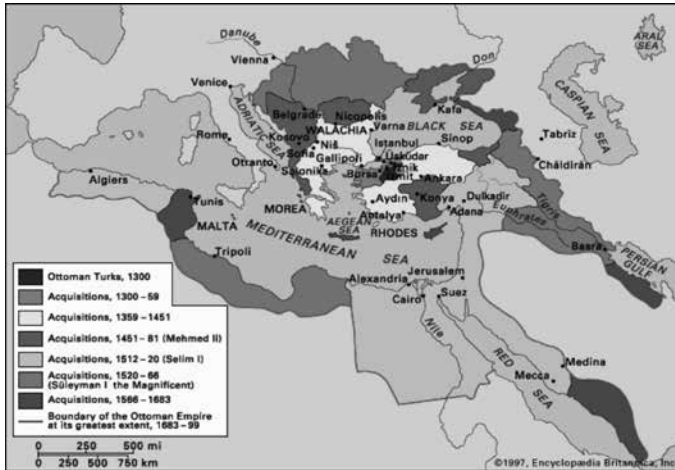
As portas de Rachgoun, Orão, Tenès, Argel, Dellys, Bejaia facilitavam igualmente o armamento e o abastecimento dos navios, bem como a formação das tripulações. (Segundo Ibn Khaldun, Muqqadimah – Qiyadat el ustul).

A Marinha argelina na época da Regência de Argel

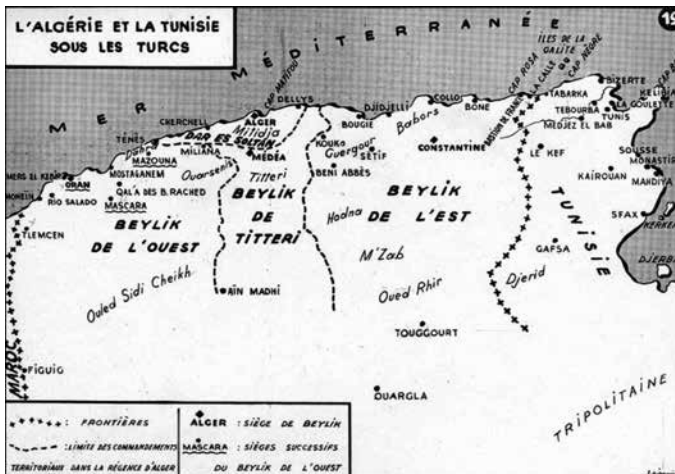
- **Situação geográfica de Argel**, a meio caminho entre o Cabo Bom (Tunísia) e o Estreito de Gibraltar (Espanha) e a 300 km de Maiorca (as costas espanhola e argelina do extremo oeste são muito próximas).
- Posição central entre o canal da Sicília e a porta do Atlântico: posição privilegiada de Argel.
- Entre os séculos X e XVIII, Argel caracteriza-se pela riqueza e pela actividade económica da cidade, o seu porto era muito frequentado pelos navios de Ifriqiya,

de Espanha e do Oriente. Os intercâmbios com Barcelona, Marselha e Génova contribuíram para a sua prosperidade. A cidade enriquece e torna-se um importante cruzilhada comercial. (citação p. 54 M. Belhamissi T.1)

- **O jugo espanhol** após a Reconquista e a queda de Granada (1492), a ofensiva ibérica no Magrebe – o litoral argelino foi parcialmente ocupado pelos Espanhóis entre 1505 e 1510. Mers el Kebir, Orão, Bejaia e o Peñon de Argel.



- **A chegada dos Andaluzes** expulsos e o apelo lançado aos Turcos iriam transformar Argel na capital de um novo “Estado, cada vez mais bem estruturado e decidido a devolver os golpes aos Cristãos” (descrição de Argel por Leão, o Africano, durante a sua estada na cidade, no tempo de Khayreddine Barba Ruiva).



Com efeito, no intuito de se desfazerem dos Espanhóis, em 1516 os habitantes de Argel lançam um apelo aos corsários que entretanto se tinham tornado célebres no Mediterrâneo – os irmãos Barba Ruiva.



Arroudj Barberousse



Kheireddine Barberousse,
o Barba Ruiva

As partes envolvidas ou os inimigos europeus

– Para perceber o lugar e o papel da marinha argelina durante o período otomano, é necessário recensear os numerosos adversários que, apesar das suas divergências religiosas e políticas, a enfrentaram sem tréguas.

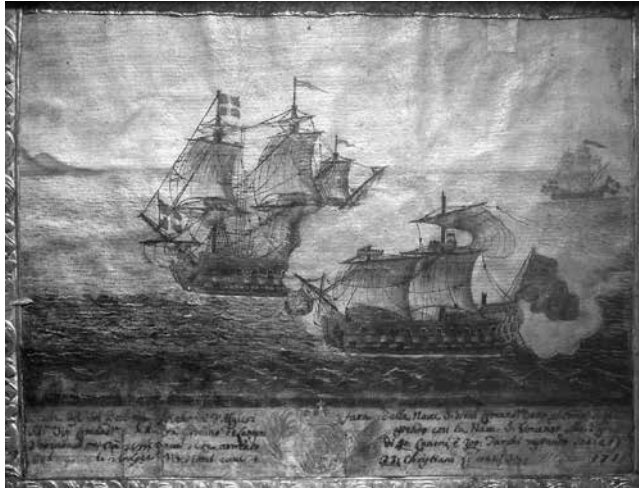
– Causas:

O preconceito antimuçulmano disseminado naquele tempo tomou uma tal amplitude que a ideia de cruzada se tornou omnipresente.

As vitórias em terra e no mar obtidas pelos muçulmanos tinham erguido o mundo cristão contra o mundo do Islão. Neste contexto, o Magrebe central (Argélia) foi particularmente visado, mas devolveu os golpes desferidos graças à sua marinha.



A opção pela marinha de guerra foi de grande utilidade para os Argelinos, devido às numerosas cobiças de países europeus como a Itália, a França, a Espanha e mesmo a Rússia.



A marinha comercial foi abandonada aos Europeus, devido:

- à segurança dos Reis, que na sua maior parte eram Europeus convertidos e que deixavam de poder comandar navios comerciais ou entrar num porto cristão (“Turcos de profissão”) devido à vigilância da Inquisição;
- ao monopólio francês sobre o comércio (citação p. 54 M. Belhamissi T.1);
- às práticas comerciais desleais.



Para desencorajar os Muçulmanos e, em particular, os do Magrebe Central, de praticar um comércio lucrativo, os Europeus e sobretudo os Marselhezes recorreram a procedimentos que desafiavam as leis e a moral, razão pela qual os Argelinos se retiraram dos negócios em proveito dos Europeus e dos armadores ao seu serviço. E quando o comércio morre, o corso floresce.

Países inimigos:

A Espanha, com os reis católicos a encabeçar a ofensiva após a queda de Granada (1492).

O Reino de Nápoles: este território ocupado por Espanha a partir do século 15, foi um apoiante constante da coligação antimuçulmana europeia.

Monges corsários:

- 1) **A Ordem de São João de Jerusalém**, sucessores dos Templários, fixaram-se em Rodes em 1312, a partir de onde interceptavam os barcos dos peregrinos. Os Otomanos expulsaram-nos da ilha em 1522.
- 2) **A Ordem de Malta.** Expulsos de Rodes, os Hospitalários de São João instalaram-se em Malta e foram muito activos no Mediterrâneo Oriental.
- 3) **Os Cavaleiros de Santo Etienne**, ordem fundada em 1562, “sob a autoridade e com o apoio papal para fazer a guerra contra os infiéis” (Arquivos do Ministério dos Negócios estrangeiros italiano).

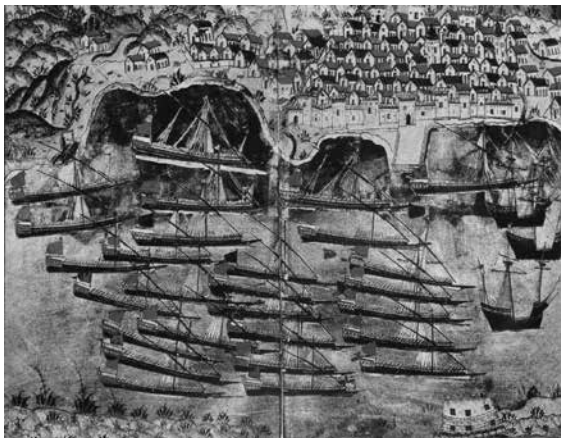
A França: relações caracterizadas por altos e baixos, até ao bloqueio de Argel e a ocupação da Argélia em 1830.

A Inglaterra: a sua tendência para a hegemonia no Mediterrâneo opunha-a à Regência. Em luta contra Espanha e França, ela assinou vários tratados sancionando o entendimento com a Regência. A rivalidade no mar e a aliança anglo-russa estiverem na origem de conflitos armados.

A Rússia e as suas múltiplas tentativas no Mediterrâneo para desmembrar o império otomano. Em relação ao Magrebe, a Rússia procurou desligá-lo deste império, sem sucesso.

Outros utilizadores do Mediterrâneo a partir de 1590: Nórdicos, Holandeses, Suecos, Hanseáticos.

Organização da Regência



O início foi difícil. Perante os numerosos perigos que o espreitavam, Khayreddine submeteu-se à autoridade do Sultão Salim I, em 1518, tendo recebido o título de Pacha e as funções de governador. Foram-lhe também enviados reforços em homens, dinheiro e armas.

O Magrebe Central (Argélia) tornou-se uma província turca com uma organização administrativa algo modificada.

Argel tornou-se uma cidade de guerra, uma praça de armas e o posto principal do corpo da marinha. A constituição, por Barba Ruiva, de uma frota redutável, verdadeiro ferro de lança contra as pretensões europeias, nomeadamente espanholas, no Mediterrâneo ocidental, marca uma verdadeira viragem para a marinha argelina.



A luta contra o inimigo desenrolou-se essencialmente no mar. Inicialmente, as guerras eram de natureza defensiva (defender as cidades na zona costeira) para depois se tornarem operações navais contra os andaluzes expulsos.

Houve 24 campanhas europeias contra cidades argelinas: algumas dirigidas contra os portos de Djijel e de Orão e 18 contra a cidade de Argel, “Al mahroussa”, a protegida, como era designada (Espanhóis, Holandeses, Ingleses, Franceses, Dinamarqueses).

Os meios implementados pela Regência

A situação no Mediterrâneo: o desafio conduziu as autoridades de Argel a privilegiar a marinha, frequentemente em detrimento do exército, uma vez que o perigo vinha do mar. O seu desenvolvimento deve muito aos Andaluzes que fugiram de Espanha e trouxeram melhoramentos à marinha, bem como aos convertidos europeus atraídos pelas perspectivas de poderem melhorar o seu estatuto social, ou ainda aos cativos preocupados em melhorar o seu destino.

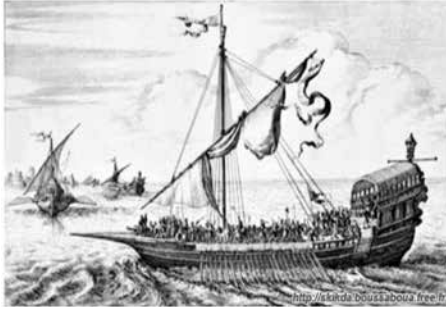


Tanto a marinha argelina como todas aquelas que a tinham enfrentado estavam equipadas com vários tipos de embarcações, grandes e pequenas, destinadas a numerosas missões, construídas localmente ou apreendidas ao inimigo. Estas embarcações constituíam um leque da arquitectura naval e representavam um conjunto de unidades e de armas de grande nível e competência técnica.

A prioridade: a velocidade, para o corso, ou a defesa da costa.



Tipos de embarcações:



Galera



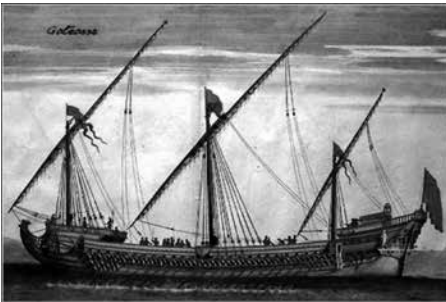
Galera barbaresca



Chebec



Bergantim



Galeça



Brigue



Fragata

Os marinheiros: a diversidade das tarefas numa embarcação exige um pessoal numeroso e especializado (de todas idades, condições sociais e etnias). Origem: Turcos, Kouloughlis, Andaluzes, autóctones, convertidos europeus.



Khayr-el-Din Barberousse
(1466 - 1546)
Barba Ruiva



Raïs Euldj Ali El Fartas
(1520 - 1587)



Raïs Mourad (Murad reis)
(c. 1570 – ap. 1641)



Raïs Hamidou
(1770-1815)

A organização a bordo das embarcações obedecia a uma disciplina de ferro, a fim de garantir o sucesso da missão a cumprir.

A força da frota residia na sua organização militar complexa, mas judiciosa. A qualidade do comando era determinante e ficava a cargo dos Rais. As suas qualidades profissionais e humanas legendárias tanto lhes valeram o reconhecimento das suas autoridades como o dos seus inimigos. Estes comandantes de navios perpetuam o seu renome até hoje e são denominados “pacha” no mundo inteiro.

O desmoronamento da marinha, o bloqueio e a tomada de Argel

A marinha argelina não podia escapar às consequências das profundas crises políticas e económicas que sacudiram o país a partir do século XVIII, nem às mudanças operadas ao nível dos Estados europeus e no Mediterrâneo.

Causas simultaneamente internas e externas conduziram ao desmoronamento da marinha.

No plano interno, o enfraquecimento do Estado, a falta de recrutas, as revoltas por causa da miséria, do autoritarismo e das cargas fiscais, bem como a penúria das finanças acabaram com a Regência.

No plano externo, o império otomano perdia cada vez mais o seu vigor, o poder central deslocava-se e a marinha já não dominava o mar. As relações entre a Regência e Constantinopla estavam tensas e agravavam-se.

Na Europa, a marinha progredia graças à revolução industrial e técnica. A Inglaterra tornada potência marítima (no século XVI) decide atacar a frota argelina em 1816. Era o princípio da queda.

A batalha de Navarin (Outubro de 1827) no Sudoeste do Peloponeso (Grécia) representa o epílogo da marinha otomana e desfere o golpe de misericórdia à marinha argelina, que tinha apoiado as forças navais otomanas. Nenhuma das duas marinhas conseguiu resistir à coligação das frotas francesa, britânica e russa.

O bloqueio de Argel (1827-1830) é a consequência da deterioração das relações entre Argel e França.

Os pretextos foram a tomada por Argel de duas embarcações que pertenciam ao Papa, para os quais o Chefe da Igreja solicitou a intervenção da França, a Argélia não reconhecendo a bandeira pontifical. A recusa de Argel de as restituir (hostilidade de Argel para com a atitude da Santa Sé, organizadora de cruzadas) levou a França a enviar uma força naval em novembro de 1826.

Os incidentes multiplicaram-se e o bloqueio era tão só um compasso de espera, Argel era impenetrável, o bloqueio terminou a 14 de junho de 1830, dia do desembarque a oeste da capital.

Contudo, após a conquista de Argel, o curso denunciado como sendo uma especialidade da Argélia, continua.



A Batalha de Navarin, por Garmeray

As relações entre Portugal e a Regência de Argel

As relações entre Portugal e a Regência também foram marcadas pelo corso.

Em 1471 os portugueses tomaram Mers El Kebir (Argélia) de onde foram expulsos em 1477.

Contudo, as ações dos corsos levadas a cabo pelos Portugueses não aparecem nos documentos argelinos, daí o interesse da tradução de obras históricas portuguesas, para que sejam conhecidas.

No entanto, o texto do Tratado de Paz entre a Regência de Argel e o Reino de Portugal de 1813, elucida sobre as relações e o processo que levou ao estabelecimento de relações pacíficas entre os nossos dois países. O bicentenário deste Tratado foi simultaneamente celebrado em 2013, na Argélia e em Portugal.



Este tratado, redigido em português e em árabe informa-nos sobre as modalidades de cessação das hostilidades entre os marinheiros dos dois países e sobre a protecção das suas embarcações, bem como sobre uma paz que foi objecto de uma mediação e de uma caução ou garantia do Rei da Grã-Bretanha.

O tratado é o resultado de três missões efectuadas por embaixadas portuguesas que negociaram a libertação de cativos portugueses em troca do fim das hostilidades no mar.

As relações entre os marinheiros dos dois países após a independência da Argélia

As relações entre a Argélia e Portugal foram interrompidas pela colonização que o meu país viveu entre 1830 e 1962. Foi após a independência que os nossos países retomaram contacto e estabeleceram (em 1975) relações diplomáticas, após a Revolução dos Cravos.

Já durante a luta de libertação nacional, a Argélia tinha investido na formação de pessoal em todos os ramos de que uma armada moderna poderia dispor.

Foi assim que jovens Argelinos foram enviados em formação para as escolas e academias navais de países amigos (ex-URSS, ex-Jugoslávia, Egito). Foram eles que, ao alvorecer da independência, constituíram o primeiro núcleo das Forças Navais actuais às quais se juntaram os Argelinos que tinham servido na marinha francesa.

Apesar dos meios de que dispunham as Forças Navais aquando da independência serem praticamente obsoletos, conseguiram, no entanto, garantir a defesa e a protecção dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, e isto durante longos anos.



As Forças Navais, considerando a posição do país e as novas ameaças no mar, tiveram de elaborar, sob instrução do Presidente Bouteflika (Chefe Supremo das Forças

Armadas), um plano de desenvolvimento que permitiu a aquisição de meios navais, aeronavais e outros, a fim de fazer face aos desafios do século XXI e contribuir para a perenidade da segurança na bacia do Mediterrâneo.



Desde a independência, as forças navais argelinas mantêm relações com os países mediterrânicos, em particular, e com as marinhas de todo o mundo, em geral. A sua concretização passa por uma cooperação estreita e crescente em termos de actividades, tanto bilaterais como multilaterais, no âmbito dos 5+5 Defesa, do Diálogo do Mediterrâneo, da NATO, da União Europeia...

Com Portugal, e paralelamente às actividades dos outros ramos das Forças Armadas, a Armada portuguesa e as Forças Navais argelinas mantêm contactos regulares nos diferentes domínios, tais como a formação ou as escalas navais.



- Recordo que, nos últimos anos, o navio escola La Soummam fez escala por três vezes em Portugal (Lisboa, Madeira e Açores), nomeadamente aquando da celebração, em 2013, do bicentenário do Tratado de Paz acima mencionado.



Para esta história da Marinha baseei-me essencialmente em fontes argelinas, numa tese de doutoramento defendida por um universitário argelino intitulada “Marine et Marins d’Alger (1518-1830)”, de Moulay Belhamissi.

Contudo, esta tese baseia-se em fontes sobretudo francesas – que o autor critica.

O mérito deste investigador foi de reabilitar a marinha argelina objecto de uma desvalorização constante através dos escritos europeus. Esta obra merece ser conhecida por especialistas deste período, em Portugal.

A prática de corso no Mediterrâneo e noutros sítios não foi uma especialidade argelina, mas uma prática internacional.

Para terminar, gostaria que especialistas fossem convidados por ambas as partes para cruzarem os seus estudos entre os nossos dois países, a fim de reajustar a visão histórica deste período.

Tentei dar uma visão argelina do que foi a nossa marinha e da qual os nossos compatriotas sentem grande orgulho. A toponímia da cidade de Argel é marcada por nomes de grandes Rais, que marcaram a história da marinha argelina pela sua bravura e pelos seus feitos.

Muito obrigada.

JOÃO ROBY E O DESASTRE DO VAU DE PEMBE

Comunicação apresentada pelo académico
João Freire¹, em 12 de outubro

I – Apresentação

Em 1904, o desastre militar do Vau de Pembe, no sul de Angola, provocou grande celeuma, mas é um acontecimento hoje totalmente desconhecido.

A 19 de Setembro a coluna de operações atravessava o rio Cunene para sul, com um efectivo de cerca de 2 mil homens, em território nunca ocupado pelos portugueses.

No dia 25, um destacamento da ordem dos 600 homens em reconhecimento ofensivo é emboscado, sofrendo 324 mortos (incluindo 16 dos seus 19 oficiais) e 50 feridos, em menos de 3 horas. A campanha acabou logo nesse dia, com as tropas completamente desmoralizadas.

Tratava-se de uma força essencialmente do Exército, mas que integrava uma pequena unidade de marinheiros-artilheiros e três oficiais da Armada.

O historiador René Pélissier classificou o acontecido como “o maior desastre de Portugal em África desde Alcácer-Quibir”. Não posso afirmar que o tenha sido, pensando em particular nas guerras da Zambézia, finalmente superadas por Augusto de Castilho, outro nome de marinheiro ilustre dessas épocas sobre o qual estou agora investigando um seu desempenho que levantou não menor controvérsia. Mas o desastre do Vau de Pembe foi certamente o mais mortífero, por unidade de tempo.

Julgo ter compulsado tudo quanto se escreveu até hoje sobre o assunto, exigindo uma análise atenta dos relatos, interpretações e elucubrações fantasiosas, e a sua crítica. O livro expõe-no detalhadamente. Destacaria os trabalhos publicados de Eduardo Ferreira da Costa, Artur de Moraes, Contreiras Júnior (um dos marinheiros da coluna), Bento Duarte, a importância da correspondência e outras notas do futuro marechal Gomes da Costa, e sobretudo a minuciosa análise militar do coronel Genipro da Cunha de Eça de Almeida na década de 20, que não foi publicada mas que serviu de base a um artigo do capitão Gastão de Sousa Dias já nos anos 40. Porém, as minhas fontes essenciais foram, naturalmente, os documentos primários conservados nos arquivos históricos.

Uma última nota nesta apresentação para identificarmos os principais protagonistas, de que falaremos a seguir: o ministro da marinha e ultramar, general de brigada Manuel Rafael Gorjão (em governo presidido pelo *leader* do Partido Regenerador, Hintze

¹ Sociólogo. Professor catedrático aposentado e Professor Emérito do ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa. Membro-correspondente da Academia de Marinha.

Ribeiro); o governador-geral de Angola, CMG Custódio Miguel de Borja; o governador do distrito da Huíla e comandante da coluna de operações, capitão de Eng^a João Maria de Aguiar (então com 46 anos); o capitão de Cav^a João Duarte Ferreira, chefe-do-estado-maior da coluna (com 41 anos); o comandante do destacamento dizimado, capitão de Art^a Luís Pinto de Almeida (de 43 anos), que ali morreu; o capitão de Inf^a Manuel Gomes da Costa, chefe do concelho do Humbe, de todos o mais experiente das guerras ultramarinas, que teve actuações cruciais em vários momentos desta campanha (tinha então 39 anos); o capitão do Exército de África Artur de Moraes, com a mesma idade, que foi um dos poucos oficiais que sobreviveram ao massacre; o segundo-tenente João Roby, de 28 anos, já aureolado por acções de guerra em Moçambique, que ali caiu combatendo heroicamente; o médico naval de 1^a classe Manuel João da Silveira (com 34 anos de idade), também morto na mesma refrega; o GM Filémon Duarte de Almeida (22 anos), que comandou a secção de marinheiros da coluna; o segundo-tenente Emílio Gagean (29 anos) que comandou a companhia de marinha chamada para sustentar a retirada da coluna de operações: e o comandante superior da Divisão Naval do Atlântico Sul, CMG Carlos Maria Pereira Viana.

II – O contexto regional

Geografia: terreno geralmente plano com a imponente serra da Chela que abre para o planalto da Huíla e depois decai progressivamente para o sul até à fronteira; ao longo da costa, o deserto de Mossâmedes; pequenos rios desaguando no Atlântico (Giraúl, Curoca, etc.).

Três rios principais escorrem do planalto central de Angola para sul: Cunene, que inflecte para ocidente nas quedas de Ruacaná e constitui fronteira com a Namíbia até ao mar; Cubango (Okavango) que, em sentido contrário, vira para nascente em Cuangar e prolonga a mesma fronteira, vindo a confluir com o Cuando (tudo com cotas muito baixas, por vezes inferiores ao nível do mar), atravessando do “corredor de Caprivi” e formando o maior delta interior existente no mundo, no território do Barotze, hoje Botswana, não longe do deserto de Kalahari. Entre aqueles dos pontos dos rios Cunene e Cubango, a fronteira é administrativa, acordada com os alemães em 1886, mas então ainda não demarcada no terreno. No meio destes dois rios corre também para sul o Cuvelai, que acaba por estiolar-se nas zonas áridas já da Namíbia (*Etosha Pan*).

Coberto vegetal geralmente pobre ou de savana.

Clima com uma estação mais quente e chuvosa entre Outubro e Março, quando engrossam os caudais dos rios, tornando-os não vedeáveis; na estação mais fresca aflige a falta de água, geralmente armazenada em cacimbas e poços, pelos habitantes.

Aptidões económicas: já existem fazendas de cultura, de portuguesas, nas imediações de Moçâmedes e no planalto da Huíla; minério de Cassinga, conhecido mas não explorado; e pastoreio e pequena produção agro-pecuária para auto-consumo dos africa-

nos. As estradas eram rudimentares e o caminho-de-ferro da Companhia de Moçâmedes, que haveria de ligar este porto ao planalto da Huíla, ainda só chegava ao sopé da serra da Chela.

Presença branca na região: muito escassa, de colonos agricultores, comerciantes (estabelecidos e itinerantes) e alguma autoridade administrativa/militar portuguesa. Para sul de Lubango (mais tarde Sá da Bandeira), da Chibia (depois Vila João de Almeida) e dos Gambos (hoje Chiange), era quase nula. Humbe, já a poucos quilómetros do Cunene, era a última povoação fortificada e autoridade administrativa dos portugueses na região. Tinha havido por ali em anos anteriores revoltas indígenas e acções militares de castigo, sobretudo em 1897-98, motivadas pela epidemia que então dizimou os rebanhos dos indígenas e os estimulou ao roubo dos comerciantes brancos, com quem geralmente lidavam sem grandes dificuldades, por interesse comum.

Até 1901, tudo isto era o distrito de Moçâmedes, que se projectava para o interior sem limites bem definidos. Naquele ano, foi criado o novo distrito da Huíla, com sede no Lubango, ficando Moçâmedes apenas com a região costeira. Ficou governador do novo distrito o já citado cap. João Maria Aguiar.

Os *boers*, depois das guerras perdidas com os ingleses, emigraram em número considerável para os planaltos de Angola, incluindo a Huíla, vindo a dinamizar notavelmente a sua economia: criação de gado bovino e cavalariço, alguma agricultura extensiva, comércio e sobretudo o transporte rodoviário (com os seus típicos carrões puxados por várias juntas de bois), que veio acabar com o velho sistema dos “carregadores” africanos. Porém, socialmente, mantiveram-se uma comunidade muito fechada e endogâmica, de religião protestante luterana e na base de estruturas familiares alargadas.

A região de que falamos era fracamente povoada por povos de diversas etnias e grupos linguísticos e um considerável número de tribos – conceito de natureza essencialmente política, com um chefe e um povo que nele se reconhecia. A distribuição de uns e outros não era geralmente exclusiva na ocupação do território, mas mais geralmente efectivava-se em termos de predominância.

Embora transumantes por causa do esgotamento das pastagens, não havia notícias recentes de grandes movimentos migratórios. No entanto, certas tribos ocupavam territórios de forma quase exclusiva, como era o caso das que sempre haviam repellido a presença de uma administração portuguesa, nomeadamente, além-Cunene, os Ovambos (falantes da língua Umbundo) e os Hereros – ambas do grande grupo linguístico Banto, predominante na África meridional, embora também houvesse por ali falantes Koisán, como os Buchímanes e os Hotentotes, mais dispersos e em muito menor número.

Entre os Ovambos, distinguiam-se nessa resistência à ocupação colonial as tribos dos Cuamatas, dos Cuanhamas e dos Evals. Habitavam a zona entre os rios Cunene e Cubango, eram pastores de gado bovino, turbulentos, apreciando e usando bem as armas de fogo e dados à rapina, que praticavam por meio de *razias*, executadas por grupos de uma centena de jovens, a cavalo, comandados por um chefe de guerra, um *lenga*,

mas sempre com autorização do *soba*. Eram surtidas temporárias que se internavam para norte às vezes centenas de quilómetros, para roubar gados ou assaltar comerciantes do mato. Em 1904 o rei Weyulu chefiava os Cuanhamas mas faleceu na mesma altura do combate de Vau de Pembe.

Vestia-se e rodeava-se de móveis à europeia, tinha a capital na N'giva (Ond'jiva), que só foi ocupada na campanha de 1915 do general Pereira d'Eça, e aceitava uma missão católica nas suas terras. Interpondo-se eles e o rio Cunene situavam-se os Cuamatas, então organizados em dois sobados: o Cuamato Pequeno, cujo chefe residia na *embala* de Mogogo, e o Cuamato Grande, com sede em Naloeque.

Os etnólogos que percorreram a região (quase sempre também missionários) esclarecem-nos que eram povos monoteístas (acreditando num deus criador), prestavam culto ao espírito dos mortos e ao animal totémico que identificava a tribo. A sua cultura oral usava os contos como narrativa privilegiada. Praticavam a poligamia, num sistema matrilinear mas com total predominância social dos homens. Reconheciam a propriedade privada, consistente sobretudo no gado, armas e objectos pessoais, habitação e currais. O poder político da tribo era monárquico, com algum papel para o “conselho comunitário”, formado pelas suas elites aristocrática e guerreira. Junto às aldeias praticavam uma agricultura de auto-subsistência, e algum artesanato. Usavam um vestuário sumário. Como armas, o arco e flecha, a zagaia, mocas e facas de dois gumes, além das espingardas compradas a europeus ou roubadas, para a caça e a guerra. Os Ovambos comunicavam linguisticamente com os Hereros, predominantes no norte da Namíbia

- A acção dos missionários católicos no sul de Angola iniciou-se muito tarde, mesmo depois que as missões luteranas alemãs começassem a cruzar os sertões da Namíbia a partir de meados do século XIX. Por exemplo, em 1890 existem missões destas estabelecidas na N'Giva, Namacunde e Mupanda, em pleno território Cuanhama, nominalmente português. Só em 1881 fora fundada uma primeira missão portuguesa na Huíla, pelo Padre José Maria Antunes. Outras se seguiram, mais para sul (Jau, Caconda, Tchipelongo, etc.), mas só foi em 1901 que o Padre Lecomte conseguiu criar uma missão católica no território Cuanhama, a 25km da N'giva.

Embora fossem toleradas pelos potentados locais e conseguissem reconhecimento dos africanos que a elas se agregavam, as missões não deixaram de ser por vezes incomodadas pelas *razias* já referidas e algum padre massacrado, como aconteceu no final de 1903. Classicamente, além da doutrinação religiosa, ofereciam cuidados terapêuticos, proporcionavam escola, aprendizagem de ofícios artesanais, algum trabalho pago e ajuda para as actividades agrícolas e obras comunitárias.

- O Sudoeste Africano (actual Namíbia) só tardiamente interessou o governo imperial de Berlim, pois o chanceler Bismark não vislumbrava interesses económicos ou estratégicos naquela possessão.

Foi sobretudo por pressão dos comerciantes germânicos de Luderitz Bay (a Angra Pequena dos portugueses) que na conferência de Berlim o território ficou reservado

para o Império Alemão, inicialmente como um protectorado (1884) e só depois como colónia, com o primeiro governador nomeado em 1894. Mas graças aos esforços da Associação Colonial Alemã, intensificou-se a chegada e instalação de colonos e fazendas, a construção de caminhos-de-ferro, a edificação do porto de Swakopmund (já que os ingleses haviam guardado para si o de Walvis Bay vizinho) e o desenvolvimento urbano da capital Windoek.

A geografia e o povoamento do Sudoeste Africano eram parecidos com os descritos para o sul de Angola, mas com a mancha impressionante do deserto de Kalahari a nordeste. No princípio do século viviam no Sudoeste Africano cerca de 250 mil africanos, a saber: 100 mil Ovambos (na região mais a norte, encostada a Angola), 80 mil Hereros (sobretudo na zona planáltica e de boas pastagens de Windoek), 30 mil Dâmaras (entre ambos, e por eles muito pouco considerados), 20 mil Hotentotes e 3 mil Buchímanes – estes dois grupos de língua Koisan e não Banto. Havia ainda uns 5 mil alemães e *boers* que, na região planáltica central, iam comprando as boas terras de pastagens aos Hereros. Em 1904 existiam uns 70 ranchos bem organizados à volta da capital e do caminho-de-ferro que a ligava à costa.

Foi quando, no dia 12 de Janeiro desse ano, estalou a revolta em armas contra o colonizador, organizada secretamente pelo grande chefe Samuel Maharero (também ele “europeizado” e cristianizado), beneficiando da não-oposição do Hotentote Hendrick Witboi, outro chefe africano que os alemães haviam enaltecido. Fazendas pilhadas e incendiadas, ferrovia destruída em certos pontos, linhas telegráficas cortadas e postos de polícia cercados durante vários dias lançaram o pânico entre os alemães, que tinham poucas tropas e sobretudo deslocadas no sul. Entre os brancos, contaram-se cerca de 150 vítimas mortais.

A resposta alemã foi rápida e muito dura. Berlim despachou sucessivas expedições de tropas e entregou o seu comando ao general von Trotha. Os Hereros eram belos e destemidos guerreiros que muito incomodaram inicialmente a ocupação militar do território mas, estrategicamente, deixaram-se “fechar” no planalto montanhoso de Waterberg onde, em Agosto, se encontraram frente a frente 6 mil guerreiros (protegendo 40 mil mulheres, crianças e idosos, mais os seus preciosos rebanhos) e 4 mil soldados alemães, organizados em 25 companhias de infantaria-a-cavalo, com 36 peças e 14 metralhadoras, e muito boa logística. A derrota negra foi completa e os alemães não lhes deixaram outra porta de saída que não fosse para leste, canalizando-os em direcção ao deserto de Kalahari. Há números muito fantasiosos sobre estas vítimas (falando-se mesmo em genocídio) mas é possível que os mortos se tenham situado entre os 30 e os 40 mil, sobretudo por sede, inanição e doença. Muito se escreveu sobre tão impiedosa repressão e os políticos de esquerda em Berlim “pediram a cabeça” do general. Mas este ficou ainda no território a combater e destruir a resistência dos Hotentotes no sul, que só ficou concluída em 1907.

Nesta altura, ainda não se conheciam as riquezas minerais existentes na Namíbia mas a partir dos finais do século XIX os alemães tomaram diversas iniciativas na região

tendentes a contrariar a influência inglesa, com os seus navios de guerra a navegarem e entrarem com regularidade nos portos do sul de Angola, exploradores científicos cibandarem por aquelas paragens tomando conhecimento das jazidas de Cassinga, e realizando estudos prévios para um caminho-de-ferro que penetrasse de Porto Alexandre ou Baía dos Tigres para o interior, tendo até um membro da família imperial desembarcado um dia em Moçâmedes. O que criou a obrigação de um particular empenhamento da Armada no patrulhamento da costa de Moçâmedes até à foz do Cunene.

III – Descrição da campanha: a coluna de operações

Para finalmente procederem à ocupação efectiva dos espaços além-Cunene nominalmente de soberania portuguesa, foi decidida uma campanha militar, cujo comando foi entregue ao governador da Huíla capitão Aguiar, que tinha bons contactos pessoais em Lisboa. Em Maio de 1904, o Governo aprovou o seu plano genérico de operações com os objectivos, as forças militares e os meios logísticos necessários. Um dos seus melhores argumentos era o de que não seria necessário enviar uma expedição de Lisboa, bastando as unidades existentes na província. No entanto, foram despachados mais alguns militares para completarem os efectivos locais, armas, munições e abastecimentos, além de dois modernos cruzadores (o *Rainha D. Amélia* e o *S. Gabriel*). E de Moçambique vieram perto de uma centena de muares (foi o melhor que se conseguiu) para a remonta do esquadrão de Dragões da Huíla e a 12ª Companhia de Infantaria Indígena, que aliás não chegou a entrar em acção.

Segundo a composição da coluna de operações, temos mais de 1.100 soldados regulares e 900 “auxiliares”, alguma artilharia e uma pequena força de cavalaria (embora mal montada), com uma logística pesada. Era uma das maiores forças reunidas até então em Angola para forçar e impor a soberania portuguesa em parcelas do seu território.

O comandante Aguiar é oficialmente nomeado a 16 de Julho pelo governador-geral Custódio Borja e a sua 1ª Ordem de Serviço é datada de 31 de Julho, concentrando-se as tropas no Lubango e descendo para o sul já em ordem-de-marcha a 22 de Agosto para chegar ao Humbe a 11 de Setembro, sem novidade.

A cartografia de que então dispunha o estado-maior era sumariíssima, como se pode apreciar por este esboço da campanha posterior de Roçadas.

Depois de alguns dias de exercícios de treino, a coluna inicia as operações no dia 19 de setembro, atravessando o Cunene a vau – no tal lugar de Pembe – e bivacando na outra margem “em quadrado”, cavando pequenas trincheiras, colocando as bocas-de-fogo aos cantos e a meio das faces, e dispondo o “comboio” em semi-círculo, com ligação telegráfica à outra margem e ao Humbe, o que permitiu estar sempre em comunicação com o governador-geral, que entretanto viera instalar-se em Moçâmedes.

O terreno à volta era desértico, arenoso, com bons campos de tiro. As matas – chamadas Mucohimo, Umpungo, etc. – começavam a cerca de um quilómetro do acan-

tonamento. Daí provinham recorrentemente tiros de flagelação que desencadeavam respostas do quadrado ou algumas cargas para afugentar o inimigo que, manifestamente, testava os meios e o ânimo dos portugueses. Mas na noite de 21 para 22 deu-se um grave incidente: acordando estremunhado por mais um desses tiroteios, o capitão de Art^a Pinto de Almeida chegou-se à peça *Hotchkiss* mais próxima e deu-lhe fogo, quando tinham saído do quadrado soldados a rechazar o inimigo. O resultado foi uma morte e ferimentos em alguns desses “auxiliares”; e, em protesto, terem no dia seguinte abandonado o acampamento os cerca de 400 Chimbas contratados (deixando porém as suas armas). Nem Gomes da Costa conseguiu ter mão neles! O estado anímico da força piorou e era evidente o mau relacionamento entre comandante Aguiar e os restantes oficiais, incluindo o seu chefe de estado-maior.

No dia 23, Aguiar ordenou um “reconhecimento ofensivo” pelas matas vizinhas, visando desafrontar o quadrado e identificar qual seria o melhor itinerário para a coluna seguir para o Mogogo, *embala* do Cuamato Pequeno.

O comandante Aguiar deu o comando deste destacamento ao cap. Gomes da Costa e atribuiu-lhe um efectivo de cerca de 500 homens incluindo um pelotão a cavalo e uma *Hitchkiss* manobrada por marinheiros. O 2^oten. João Roby, que apenas na véspera integrara a coluna de operações, seguiu como adjunto do comando. Marcharam durante 5 horas pela mata, atravessaram duas clareiras (que ficaram sendo designadas por “chana A” e “chana B”), inflectindo depois para sul em direcção a Naloeque, *embala* do Cuamato Grande. A força trocou uns tiros a distância contra um inimigo fugidivo, incendiou umas palhotas abandonadas onde destruiu mantimentos e munições, e regressou incólume ao acampamento mas sem qualquer prisioneiro ou informações de viva voz.

IV – O desastre do dia 25 de setembro

Para o dia 25, Aguiar insistiu na repetição deste tipo de operação, agora com um destacamento um pouco mais forte, da ordem dos 600 homens, comandados pelo cap. de Art^a Pinto de Almeida, levando como adjuntos o cap. Artur de Moraes e, de novo, o 2^oten. João Roby.

No seu dispositivo de marcha e de combate, a força levava duas peças de 7cm (que ao estacionar se posicionavam nos cantos da frente) e um veículo-ambulância com maqueiros e o dr. Silveira (da Armada), estando a cavalaria sob o comando do ten. Adolfo Ferreira. Por razões de hierarquia, não foi incluída nenhuma unidade orgânica completa (ao nível de companhia), mas unicamente pelotões independentes, do comando de tenentes e alferes. Os homens iam com o armamento e munição regulamentares, cantil e bernal com alimento frio para a jornada. O único guia que levavam era um africano de Luanda e não inspiraria grande confiança.

O destacamento saiu às 5,30H, internou-se pelas matas percorrendo o mesmo trajecto inicial do dia 23, com um pequeno “alto” na “chana A” e atingindo a “chana B”

pelas 7,30H. A progressão nesta formação era difícil devido à densidade do arvoredo e do mato rasteiro. Avistados uns negros, partem a galope Artur Morais, João Roby e uma ordenança com intenção de os capturar e obter informações. Com o destacamento já em plena “chana B”, a descoberto, rompe subitamente um fogo nutrido da mata, com os rebeldes protegidos da vista dos portugueses. É a surpresa, pois nenhuma das patrulhas de exploradores havia dado qualquer sinal de perigo.

O destacamento entra em posição de quadrado defensivo, com 250 a 200 metros de lado, sem qualquer abrigo ou máscara face à fuzilaria adversária, que o rodeia, contínua, por três das quatro faces. Tal concentração terá certamente incrementado as baixas. Os oficiais parecem ser especialmente visados. Uma tentativa de saída e carga “em forrageadores” da cavalaria não resulta, com as muares a fugirem espavoridas ao comando dos seus cavaleiros. Apesar da sua determinação e valentia, uma carga espontânea dos soldados “disciplinares” da vanguarda também não surte qualquer efeito, tal como os tiros de artilharia que vão saindo. Sobretudo, falta acção eficaz de comando, com grande indisciplina de fogo, desrespeitando as ordens de disparos por salvas (ou “descargas”), à voz dos oficiais.

O cap. Pinto de Almeida também parece paralisado, incapaz de tomar uma decisão operacionalmente útil. Amontoando-se os mortos e feridos, as munições começam também a escassear em algumas subunidades. Finalmente, pelas 8,15H terá sido dada a ordem de retirada, pelo caminho anteriormente percorrido, com a face traseira do quadrado (a mais poupada até então, composta de Europeus e Dragões apeados) a constituir agora a barreira de fogo de protecção dos “retirantes”. Mas a avalanche dos guerreiros Cuamatas é difícil de conter naquelas condições de terreno, postura táctica e disposição moral dos nossos para o combate. Os soldados vêem os seus camaradas caídos serem imediatamente trucidados por cachos de selváticos inimigos. E à reentrada na “chana A”, a defesa portuguesa funde-se completamente, em desordem, com o “salve-se quem puder” típico dos grandes pânicos. Aí terá morrido o capitão Pinto de Almeida, o dr. Silveira e o Ten. Roby, este, a cavalo, espadeirando à esquerda e à direita como se diz de D. Sebastião em Alcácer-Quibir. Alguns homens correm isoladamente na direcção suposta mais curta para o acampamento, largando armas e arreios; um ou outro agarrando-se à montada livre que por ali passava. A última cena desta tragédia ocorre pelas 10H quando o conjunto principal dos sobreviventes aflora à orla da mata de Muchohimo, a uns 800m do estacionamento, e daqui são feitos três disparos de artilharia: um deles explodiu entre os fugitivos, matando mais 3 oficiais e 22 praças.

Entre as tropas do quadrado reina a desorientação e a revolta. Temem o assalto dos Cuamatas, que porém se limitam a festejar ao longe o seu sucesso guerreiro. Os oficiais, excitadíssimos, querem destituir o comandante João Aguiar e terão pressionado Gomes da Costa a assumir o comando. Finalmente, disfarçando tal insubordinação como se fosse um “conselho de oficiais”, Aguiar ordena a retirada para o Humbe, manifestando embora o seu desacordo. A nova travessia do Cunene faz-se nessa mesma tarde e as tropas

entram no Humbe, sem compostura nem moral, ao anoitecer. Fora um domingo sem missa e de negrume.

No dia seguinte, de novo o “conselho de oficiais” vota unanimemente o fim da campanha e a retirada para norte, instigado pelo chefe do estado-maior cap. Duarte Ferreira – completamente incompatibilizado com o seu comandante – mas com o assentimento de Gomes da Costa. Contudo, desta vez, com o encorajamento telegráfico do governador-geral Custódio Borja, o capitão Aguiar consegue fazer prevalecer o seu ponto de vista de permanecer e fortificar o Humbe, para não estimular eventuais novos apetites do inimigo, para cá do Cunene. O chefe do estado-maior abandona a coluna e regressa sozinho a Moçâmedes onde conta a sua versão dos acontecimentos ao governador-geral, que era seu sogro. O relatório mais detalhado que este envia para Lisboa a 19 de Outubro é acabrunhante para a competência militar e mesmo para o carácter de João Maria de Aguiar. Mas os pedidos de exoneração deste não são atendidos.

Enquanto isto, Gomes da Costa passa a exercer as funções de chefe do estado-maior da coluna de operações, que permanece estagnada no Humbe, começam as chuvas na região e deterioram-se as condições sanitárias daquelas centenas de homens. Aos poucos começam as evacuações e o regresso dos militares a quartéis. As forças de Marinha são chamadas a actuar em terra, como veremos mais adiante. Oficialmente, a “campanha contra o Cuanhama” só foi declarada encerrada em Dezembro.

Já dissemos que, do massacre de 25 de Setembro, salvaram-se apenas 3 oficiais: o capitão Artur de Moraes (ferido), o tenente de Cav^a Vendeirinho e o ten. de Inf^a Pais de Oliveira. Com os de outros sobreviventes, os seus testemunhos foram essenciais para a reconstituição dos factos. Não houve prisioneiros de parte e doutra. Foram contabilizados 324 mortos e 50 feridos nossos, recolhidos ao acampamento. Ignora-se o número de baixas do adversário.

V – Efeitos em Lisboa

Como se imagina, Custódio Borja em Moçâmedes ficou destroçado com os telegramas que a 25 e 26 lhe chegaram do Cunene. E só no dia 27 o Governo de Lisboa toma conhecimento do acontecido. Seguem-se instantes trocas de mensagens e relatórios e alguns rumores correm na capital, mas sem que a imprensa (que vinha seguindo de perto os avanços da expedição) avance qualquer notícia. O Parlamento reabre solenemente os seus trabalhos no dia 29 e é finalmente no dia 4 de Outubro, uma terça-feira, que o ministro Gorjão, da Marinha e Ultramar, revela às câmaras a derrota militar em toda a sua extensão humana. Naturalmente, a comoção no país é enorme, sobretudo ávido de conhecer a identidade das vítimas, com os familiares dos expedicionários a engorgitarem os corredores do Terreiro do Paço.

No dia 6 de Outubro e seguintes, as primeiras páginas descrevem já detalhadamente os acontecimentos e publicam notas necrológicas dos principais caídos. A partir

daqui, o Parlamento e os partidos da oposição (o Progressista de José Luciano do Castro, o Regenerador-Liberal de João Franco e o Nacionalista de Jacinto Cândido, além dos republicanos e dos socialistas), e a imprensa, tomam o assunto em suas mãos, escarpelizam-no, revelam ou inventam causas e responsáveis, e dele fazem prementes perguntas e acusações ao governo em funções. Muito se discutia nos cafés, nos salões e outros locais de vida social. Em S. Bento, militares-políticos como Dantas Baracho, Sebastião Teles ou Aires de Ornelas interpelam e embaraçam o ministro Gorjão. E entrávamos em mais uma crise política, precipitada pela conjunção do desastre do Cunene com o “caso” do contrato dos Tabacos. A 17 de Outubro, Hintze Ribeiro entregou ao Rei o pedido de demissão do seu governo. A 20, na boa prática deste 2º rotativismo, toma posse um governo presidido pelo “progressista” José Luciano, com Sebastião Teles na Guerra e o dr. Moreira Júnior, na Marinha e Ultramar. Pouco a pouco, o desastre de Vau de Pembe foi saindo da agenda político-mediática da metrópole e passando para as esferas administrativa e judicial. O governador-geral Custódio Borja é substituído em Dezembro pelo conselheiro Ramada Curto, saindo em seguida o controverso chefe do estado-maior da província cap. Duarte Ferreira (que o havia sido também da coluna de operações, como vimos). Embora há muito demissionário, o governador do distrito da Huíla, cap. Aguiar, só é removido em Março de 1905.

VI – O Conselho de Guerra

Quanto aos processos disciplinares e judicial, há decisões um tanto atabalhoadas, pois o novo ministro pede ao Supremo Conselho de Justiça Militar um “parecer”, que vem a considerar Aguiar «incurso em 14 infrações disciplinares e crimes» (15.Jul.1905), enquanto o inquérito disciplinar corria lentamente em Angola e concluía com a acusação de 3 crimes ao cap. Aguiar e 2 ao alferes Abóbora (autor material do disparo sobre os fugitivos que relatámos).

O julgamento acabou por ter lugar apenas em Outubro de 1906, em Santa Clara, no conselho de guerra da 1ª Divisão Militar. Os acusados aguardaram em prisão o veredito do tribunal. Segundo relata a imprensa, foi penosa a troca de acusações mútuas entre Abóbora, Aguiar, Gomes da Costa e o chefe do estado-maior Duarte Ferreira quanto à autoria da ordem de fogo e à regulação de pontaria que causaram aquelas vítimas próprias. O cap. Aguiar era também acusado de ter infringido os regulamentos ao fraccionar a composição dos destacamentos de 23 e 25 de Setembro por pelotões, e de não ter socorrido a tempo a força emboscada do cap. Pinto de Almeida.

Os testemunhos cruciais de Artur de Moraes e Gomes da Costa, foram mínimos e completamente defensivos, muito aquém do que ambos haviam escrito e vieram a escrever posteriormente. Assim, perante os termos do sumário acusatório e as alegações prestadas em audiência, ambos os réus foram absolvidos.

Se não houve castigos, também (estranhamente) não houve qualquer louvor ou medalha para agraciar postumamente os actos de heroísmo individual que foram conhe-

cidos. Era como se o Exército e o país quisessem esquecer rapidamente essa desgraçada página da sua história.

VII – As questões mais controversas

Várias e importantes questões relativas ao insucesso militar dos portugueses estiveram em discussão na opinião pública e nos escritos de vários especialistas que sobre elas se debruçaram. No nosso critério, as mais importantes poder-se-ão arrumar nas cinco categorias seguintes:

- 1ª, *a estratégia geral da campanha, a avaliação dos recursos do inimigo e da suficiência das forças empenhadas*

O plano de campanha definiu como objectivo alcançar a submissão das tribos Cuamatas e Cuanhamas, sendo este, implicitamente, o objectivo último e principal a atingir. Só já numa fase inicial da sua execução o comando admitiu assenhorear nesse ano os Cuamatas (que se interpunham no caminho para a *embala* do rei Weyulu na N’giva, em princípio a três dias de marcha contínua desde o Cunene), instalar etapas e fortificações no país, e deixar para 1905 a ocupação do Cuanhama.

Esta ambiguidade relaciona-se com o ajuizamento dos efectivos mobilizados para a campanha: para ganhar em 1904 o território Cuamata, os 1.000 soldados que foram reunidos eram julgados suficientes; para incluir o confronto com os Cuanhamas nesse mesmo ano, especialistas como Eduardo Costa e Genipro de Almeida ou o experimentado Gomes da Costa consideraram que seria necessário o dobro dos efectivos, e especialmente uma boa força de cavalaria. Aliás, foi isso que acabou por suceder, com alguns anos de intervalo, o que mostra a dificuldade da empresa: os Cuamatos só foram submetidos por Roçadas em 1907 e os Cuanhamas em 1915 por Pereira d’Eça, seguindo a mesma orientação estratégica.

Sobre o número e a missão do “auxiliares”, dividem-se muito as opiniões, pelo que não incluímos a sua eventual (in)suficiência entre as questões decisivas para o desenlace ocorrido.

Outrossim não aconteceu com as informações militares. Em Março e Maio o governador-geral enviara oficiais em missões de reconhecimento para a região a bater. Mas, para a além do alerta contra a falta de água para o abastecimento da expedição, nada trouxeram sobre efectivos e disposições tácticas do adversário, salvo a referência ao seu consabido espírito combativo. Pode dizer-se que a coluna de operações avançou quase “às cegas”. E na marcha do dia 25, nem “auxiliares” nem patrulhas de exploradores a cavalo detectaram qualquer sinal do adversário.

A avaliação da força do inimigo deu lugar a múltiplas especulações, jornalísticas e opinativas de várias origens, incluindo dos missionários, quase sempre as melhores fontes presentes no terreno. Na realidade, segundo os bons analistas da época (vg, Eduardo

Costa), a “coligação Ovampo” (isto é, Cuanhamas, Cuamatatas, Evales e outras tribos menores) poderia reunir um máximo de 20 a 30.000 guerreiros, dos quais apenas uns 5.000 com armas de fogo relativamente modernas, e possuindo talvez umas 200 montadas, porém usadas geralmente por chefes tribais e *lengas*, e não como unidades de combate. No dia 25, apenas com Cuamatatas presentes, estima-se [Genipro de Almeida] que o seu número fosse sempre superior a mil, com algumas centenas de armas *Martini* de repetição, mas também muitas *Snider* (lentas e difíceis de carregar). Onde os rebeldes dominaram absolutamente os portugueses foi na sua disposição táctica e completa surpresa com que puderam cercar o destacamento, apanhando-o a descoberto; em seguida, na sua ocultação e eficácia de fogo (como na caça); finalmente, na agressividade dos duelos corpo-a-corpo à arma branca, com os portugueses já em debandada desordenada. O próprio facto da sua não “exploração do sucesso”, prescindindo de atacar o grosso da coluna nessa mesma tarde durante a travessia do Cunene na lastimosa situação moral em que esta se encontrava, para se entregarem aos festejos da vitória, mostra a incipiência militar dos vencedores do dia. Por outro lado, apesar dos testemunhos falando da sua abundância de munições, é de crer que eles tivessem grandes limitações nesse particular. As suas próprias cartucheiras mostram que cada homem só disporia de algumas poucas dezenas de munições, decerto muito inferiores às 120 que traziam os soldados brancos, ou mesmo as 60 com que vinha municuada a infantaria indígena. E não há notícia de que tivessem “trem de combate” ou reservas transportáveis. Porém, no rescaldo desta refrega, ficaram com mais 282 espingardas, 2.000 cartuchos e 2 peças de artilharia (além de 27 muares) que os nossos deixaram no terreno.

Do lado português, foi sempre muito exagerada (e por vezes quase psicótica) a influência dos alemães sobre os Ovambos, quer se tratasse dos seus missionários ou dos comerciantes itinerantes. Estes, tal como os nossos, vendiam-lhes armas, álcool, panos e outros produtos por troca com gados e peles, mas por aí ficavam as suas relações. A prova é que, na Namíbia, mesmo com chefados negros catequisados e já adoptando estilos-de-vida ocidentais, a grande revolta Herero e Hotentote não deixou de ter lugar nesse mesmo ano. Era sobretudo a reacção das tradições locais contra a ocupação e expropriação dos melhores solos por parte dos europeus que os impelia ao combate.

Finalmente, não há que apontar culpas à qualidade e quantidade do nosso armamento, semelhante ao utilizado por outras potências colonizadoras em África. A espingarda *Kropatchek* armava as unidades de soldados metropolitanos, a *Snider* as companhias de infantaria indígena e os “auxiliares”, e havia ainda as *Martini-Henry*, em menor número. Mas foram apontadas críticas ao excesso de peças de artilharia pesada e à escassez de metralhadoras (de que o Exército não dispunha): das 3 cedidas pelos navios da Armada, só uma passou para além do Cunene e não foi utilizada nas operações ofensivas. O trem-de-combate ia largamente abastecido, assim como a restante logística, especialmente preparada para a falta de água potável, as operações de passagem-a-vau e as comunicações telegráficas.

– 2ª, a preparação da força

Neste capítulo, não pode deixar de se evidenciar as grandes deficiências de instrução das tropas mobilizadas – sobretudo em manobra tática, cooperação inter-armas, transmissões de ordens e disciplina de fogo. O estado-maior (melhor: o comandante Aguiar, ele-próprio), produziu um enorme conjunto de normas e ordens-de-serviço mas foram mínimos, e já só no Humbe, os exercícios práticos efectuados no campo.

A disciplina de algumas das unidades sempre deixou muito a desejar, com os seus subalternos a não conseguirem impedir disparos desordenados desde que se via ao longe algum africano, além de outras atribulações. Lembremos também o caso da deserção em massa dos “auxiliares” Chimbas e das suas reclamações. Os soldados brancos do Batalhão Disciplinar exibiram debaixo de fogo, tanto de valentia e arrojo, como de iniciativas espontâneas e votadas ao fracasso, pouco ligando às ordens de comando. E os Dragões montados (armados de carabina) não tiveram o tempo necessário para adestrarem as suas muares e poderem vir a constituir uma unidade de guerra, como era necessário.

O atraso na chegada e reunião de todas as componentes da coluna de operações não foi da responsabilidade exclusiva do cap. Aguiar, longe disso [Lisboa e governador-geral]. Mas tal deveria tê-lo feito reflectir sobre as condições realmente existentes para o cumprimento da missão e, eventualmente, propor a sua alteração. O início das operações foi excessivamente tardio, já quase no fim da época seca.

– 3ª, a actuação do comandante da coluna de operações

O cap. de Eng^a João Maria de Aguiar tinha experiência de alguns anos de África mas nunca no comando de operações de guerra. Obtivera uma boa imagem como administrador colonial, agora no novo distrito da Huíla. Mas foram muitas as falhas apontadas para o seu desempenho militar nesta conjuntura.

A sua nomeação para o comando da coluna de operações foi provavelmente negociada em Lisboa – onde ele teria importantes apoios pessoais – e imposta ao governador-geral Custódio Borja. Ele conheceria um pouco a região, mas não *de visu*. A sua patente de capitão – embora com poderes (operacionais, disciplinares e honoríficos) equiparados a brigadeiro por virtude daquele cargo – condicionou desde logo a composição da força e os postos dos respectivos comandos: nenhum devia ser superior a capitão (e sempre mais modernos do que ele); e daí o fracionamento das unidades normais (as companhias) em pelotões, do comando de tenentes e alferes.

Depois, o estilo-de-comando que adoptou – paternalista para com os soldados, mas isolado dos seus iguais – criou rapidamente um mau clima relacional entre ele e os restantes oficiais da coluna, incluindo, como vimos, com o seu chefe do estado-maior, que passou a ser provavelmente o seu principal detractor. Apenas perante os experientes Artur de Moraes e Gomes da Costa, Aguiar conseguiu manter algum respeito e compreensão. Neste sentido, a escolha do itinerário a seguir para a *embala* do Mogogo (1ª etapa ofensiva prevista), nunca mereceu quaisquer reparos.

Já o mesmo não se diga da sua decisão de repetir o mesmo trajecto de Gomes da Costa para o destacamento saído no dia 25: os Cuamatas terão tido tempo para o compreender e armar a sua emboscada nas melhores condições.

A nomeação que fez do cap. Pinto de Almeida para comandar esse destacamento foi muito contestada, na altura e nas avaliações posteriores, em especial depois do grave incidente por este protagonizado três noites antes com os Chimbas. Pinto de Almeida tinha experiência de campanha em Moçambique (sempre sem especial citação ou censura) mas apenas como oficial de artilharia. Nunca tinha comandado uma força independente com as três armas clássicas da guerra. Mas os capitães não abundavam e o comandante não quis entregar a missão a outro. Errou, portanto, na sua escolha, desgraçadamente. Independentemente das pequenas rivalidades micro-corporativas, é provável que um capitão de Infantaria tivesse tido aí um melhor desempenho.

Quando pelas 9,30H da manhã do dia 25 chegaram ao acampamento os primeiros fugitivos dando o alarme do sucedido, o capitão Aguiar perdeu o seu controlo emocional, lançando-se a galope em direcção à mata, retrocedendo depois e dando diversas ordens que foram consideradas incongruentes pelos inquiridores militares.

Sobretudo, no meio desta tempestade emocional, não soube salvaguardar a sua posição de comando, vergando-se à decisão unânime dos seus oficiais de retroceder tudo, com armas e bagagens, para o abrigo do forte do Humbe. Note-se que ocultou este facto – que poderia configurar uma verdadeira insubordinação – no seu relatório final. Recom pôs-se, talvez, no dia seguinte, ao opor-se ao prosseguimento da retirada desordenada para norte, mas perdendo definitivamente o respeito que alguns ainda lhe dedicavam. O seu posterior e reiterado pedido de demissão mostra, apesar de tudo, o sentido das responsabilidades que lhe cabiam nesta tragédia.

Em resumo, nas palavras desassombradas de Gomes da Costa: «[...] como administrador [...] é muito bom. É homem económico, cuidadoso e arranjado. Como guerreiro, é o que se viu: não presta para nada. Não lhe falta coragem pessoal, isso não; mas falta-lhe o golpe de vista e a intuição das coisas da guerra» [carta de 14.Nov., já nos Gambos, a Aires de Ornelas].

- 4ª, o desempenho do comandante do destacamento massacrado e, em geral, dos seus oficiais e soldados

Deixem-me previamente fazer uma breve referência ao dispositivo táctico determinado pelos regulamentos então em vigor para a actuação das tropas em África. Existia desde 1890 um *Regulamento Provisório para o Serviço do Exército em Campanha* – uma espécie de equivalente funcional da *Ordenança do Serviço da Armada* – contudo, manifestamente inadequado para as guerras africanas de então.

Assim, na sequência dos êxitos militares de Mouzinho em Moçambique, este faz adoptar umas *Instruções Provisórias para o Serviço de Campanha em África* (1896), as quais

são reajustadas em Angola em 1903 por Eduardo Costa, que então exercia interinamente as funções de governador-geral da província.

À luz destas Instruções, a formação “em quadrado” devia ser adoptada como dispositivo básico de marcha, bivaque e combate. Contudo, na primeira posição, o terreno e a arborização seriam determinantes para o modo como uma força extensa deveria progredir com melhor eficácia e segurança. Em todos os casos, uma “guarda avançada” e uma “guarda de retaguarda” deveriam sempre existir, e a cavalaria marchar adiante; com o comando, a artilharia, a ambulância e o trem-de-combate no centro – no que tenderia a evoluir para uma formação em dupla coluna, mas sempre pronta a fixar-se no terreno formando quadrado em caso de ataque inimigo.

Estes preceitos foram seguidos pelo destacamento de “reconhecimento ofensivo” do dia 25 de Setembro, porém talvez de forma demasiado rígida e não como a densidade da mata e o isolamento das clareiras o aconselharia.

De facto, embora beneficiando do respeito geral pelo facto da sua morte em combate, a actuação do capitão Pinto de Almeida, quer no inquérito disciplinar, quer nas análises posteriores dos melhores especialistas, foi sujeita a diversas e pertinentes críticas.

Em primeiro lugar, é difícil compreender que as vigias e batedores do destacamento não tenham detectado qualquer sinal de perigo até ao estalar da fuzilaria na “chana B”.

Em combate, o comandante não conseguiu tomar as corajosas e consequentes decisões que os analistas vieram a considerar indispensáveis passado algum tempo depois da instalação do quadrado em tão incómoda posição: ou uma carga decisiva para desbaratar o inimigo ao menos numa das suas frentes mais activas; ou uma retirada organizada, por lanços e sob a protecção de tiro de certas unidades, sem perda da coordenação e coesão do conjunto da força. Nada disso ele fez, não conseguiu uma transmissão de ordens aos seus oficiais de linha que fosse eficiente e, completamente hesitante ou paralisado, foi apenas sob pressão de Roby e outros que deu voz de retirada (ou apenas a esboçou e alguém incitou o corneteiro a fazer o respectivo toque).

Mais em geral, os oficiais não conseguiram fazer-se obedecer pelos seus soldados, quer na disciplina de fogo (por descargas), quer na coordenação dos pequenos movimentos tácticos.

Todos os testemunhos apontaram para a bravura, desprezo pelo perigo, incitação aos homens, desembaraço e multiplicação de iniciativas de alguns poucos oficiais: o cavaleiro Adolfo Ferreira (caído logo no início), Moraes, Roby ou o ten. Luz Rodrigues (da Companhia Europeia), um dos últimos bravos a resistir. O dr. Silveira, que alertou em certo momento o comando na “chana B” de que já não tinha meios para socorrer os feridos, é atingido durante a retirada e massacrado como todos os outros.

Dos soldados, já atrás falámos do seu pouco treino e auto-controlo. Com a retirada mal organizada, veio naturalmente o pânico e algumas cenas pouco edificantes [disputa de montadas, relatos imaginativos, etc.]. Do comportamento dos “auxiliares” Humbles é que nunca mais encontramos referência em relatórios ou inquirições.

– 5ª, a *desmoralização, a imperícia do fogo de artilharia e a retirada*

A atitude do grosso da coluna acampada junto ao Vau de Pembe é compreensível, à luz de todos estes acontecimentos e da fraqueza e ineficiência de comando que por ali grassava. Emoções em brasa, descontrolo, gestos irreflectidos e incoerentes. O medo e a tristeza dominavam. Era uma força destruída moralmente, pela derrota, as baixas numerosíssimas e a maneira humilhante como acontecera. De destacar aqui a actuação sensata do cap. Gomes da Costa (que se recusou a agravar a quase-insubordinação reinante, antes agiu discretamente a recompor a posição desautorizada do comandante Aguiar) e, no polo oposto, o inacreditável comportamento do chefe do estado-maior Duarte Ferreira que, praticamente, desertou do seu posto e meteu esporas sozinho a caminho de Moçâmedes. Nenhuma censura oficial lhe foi dirigida, nem parece ter sido averiguado o seu comportamento em campanha. Para tal terão bastado os relacionamentos pessoais da personagem, que até, no imediato, subiu nas responsabilidades que ocupava na orgânica do governo-geral [de ajudante do governador para chefe do estado-maior da província].

Quanto ao desastrado tiro de artilharia defensiva que prostrou no terreno mais vinte e tal homens, ele é compreensível à mesma luz do anterior e ilustra dolorosamente o que pode ser uma “*débaçle*” militar. Lastimável foi contudo o conteúdo das afirmações produzidas judicialmente em acareação acerca da autoria da ordem de fogo dada e da sua execução. Quis-se talvez empurrar as culpas para a parte mais fraca... – e os juízes acabaram, com o seu “não provado”, por assim pôr fim ao litígio.

VIII – A acção da Marinha

A campanha de ocupação dos territórios além-Cunene em 1904 foi, obviamente, uma operação militar terrestre, à qual a Marinha deu o contributo que lhe era possível.

Transportar as unidades militares de Luanda para Moçâmedes, o material necessário à expedição e a própria instalação temporária do gabinete do governador-geral, comandante Custódio Borja, nesta principal cidade do sul, foi a tarefa indispensável que ela assumiu, sem falhas apontadas.

O comando superior da Divisão Naval do Atlântico Sul, na pessoa do CMG Pereira Viana, também durante algum tempo esteve instalado na corveta fundeada em Moçâmedes, para dirigir mais de perto o apoio complementar das forças de Marinha então desembarcadas.

O efectivo naval daquela Divisão era constituído pelas corvetas-mistas *Afonso de Albuquerque* e *Bartolomeu Dias*, esta já sem navegar e estacionada como navio-depósito em Luanda, na qual o comandante-em-chefe içava habitualmente o seu distintivo. Além destes navios, existiam três canhoneiras-de-estação que faziam habitualmente a patrulha da costa e da embocadura do Zaire, mais as idas a S. Tomé e ao enclave de S. João Baptista de Ajudá. Eram a *Massabi*, a *Cacongo* e a *Limpopo*, navios semelhantes entre si,

da ordem das 300 toneladas, com máquina propulsora a vapor mas ainda com algum velame, usado quando para tal havia oportunidade.

Nesta época, os supostos ou reais apetites territoriais alemães pelo sul de Angola determinaram que as patrulhas fossem mais frequentes e intensas na costa a sul de Moçâmedes. E foi aliás na sequência imediata da campanha do Cunene que a *Limpopo*, com o 1T Silva Nogueira no comando, assumiu a 6 de Dezembro a corajosa imposição à esquadra russa do almirante Rogestvensky do seu abandono das águas territoriais portuguesas no prazo de 24 horas concedido pelas regras internacionais reconhecidas.

O transporte *Salvador Correia*, que passou quase toda a sua longa vida nesta província, andava em 1904 por outras paragens.

Para reforçar o apoio às operações militares na Huila, o ministério enviou para Angola os novos cruzadores coloniais *Rainha D. Amélia* e *S. Gabriel*.

Deste modo, os efectivos de pessoal da Divisão Naval passaram de 20 oficiais, 9 guardas-marinhas e 327 sargentos e praças europeias (além de 181 praças indígenas) em Agosto, para 51 oficiais, 12 guardas-marinhas e aspirantes e 803 praças do Corpo de Marinheiros da Armada em finais de Setembro seguinte. Foi sobretudo o pessoal destes navios que, além do apoio logístico e das constantes itinerâncias na costa, desembarcou em Luanda e em Moçâmedes para, a partir de Julho e durante várias semanas, ajudar a assegurar a segurança policial destas cidades, praticamente desguarnecidas de outras tropas.

Após o desastre do Vau de Pembe, e para sustentar a retirada da coluna do cap. Aguiar, o comando da Divisão Naval fez desembarcar dos cruzadores uma companhia de marinheiros – 131 homens sob o comando do 2T Emílio Gagean – que, após alguns dias de adestramento em Moçâmedes, marchou para a Huila e estabeleceu um perímetro de segurança centrado na Chibia, onde permaneceu até finais de Dezembro. Metralhadoras *Nordenfeld* e outras pequenas forças (ao nível da secção) foram ainda cedidas pelos navios para guarnecer posições fortificadas. E recordamos aquela que integrou a coluna de operações com o GM Filémon de Almeida.

O comandante da Divisão Naval, Carlos Maria Pereira Viana, cumpriu integralmente a sua comissão de serviço, de Dezembro de 1903 até Março de 1905, e produziu um detalhado relatório da toda a actuação da Armada naquela conjuntura. Foi louvado por portaria ministerial, bem como o tenente Gagean, o médico Alves de Oliveira (que voluntariamente fora com aquele) e as 11 praças que haviam participado nas operações de guerra.

Chegamos ao nosso último ponto:

IX – A figura de João Roby

João Roby nasceu a 30 de Dezembro de 1875 numa família da antiga aristocracia de Braga. Frequentou o liceu nesta cidade e no Porto, matriculou-se na Escola Politécnica de Lisboa, concorreu à Escola Naval e ali assentou praça a 7 de Novembro de 1890.

Conta um biógrafo que o Ajudante da Escola, aqui nestes mesmos lugares, rejeitou o seu nome completo – João de Faria Machado Pinto Roby de Miranda Pereira (a que alguns ainda acrescentam os apelidos Borges de Pacheco Gago) e disse para escolher um mais curto: “Pode ser João Roby”, respondeu-lhe o jovem. E assim ficou conhecido na Marinha.

Sem especial distinção no seu curso, é promovido a guarda-marinha em 1895 e a segundo-tenente em 1897. Sempre voluntário para África, cumpre sucessivas comissões na grande província do Índico, embarcando em corvetas, canhoneiras e assumindo o comando de várias das pequenas lanchas-canhoneiras fluviais então ali em serviço.

Chegou a Lourenço Marques no final da campanha de 1895, e nos anos seguintes vai tomar parte activa em várias posteriores campanhas de ocupação: em 1897, com Mouzinho, nos Namarrais integrando a companhia de marinha e tomando parte nos combates de Naguema e Ibrahim; na segunda campanha de Gaza, com participação na batalha de Macontene. Em 1898, está na Maganja da Costa (na Zambézia), na campanha liderada por Azevedo Coutinho, indo Roby como comandante da artilharia. No Barué, em 1902, em que foi o subchefe do estado-maior da coluna de operações do mesmo Azevedo Coutinho; e, voluntariamente, na acção de guerra feita em Sarja e no Angoche em 1903, integrando a força de desembarque da marinha perseguidora dos últimos traficantes de escravos.

Em breves intervalos passados na metrópole, é enviado a Inglaterra para integrar a primeira guarnição do cruzador *D. Carlos* e presta serviço como instrutor no navio-escola *Estefânia*, no Douro.

Os Livros-Mestres registam minuciosamente todos estes movimentos e comissões do jovem tenente, e também alguns cujo sentido é mais interrogativo: em 1898 terá exercido interinamente o cargo de Intendente do governo e agente consular no Niassa (não havendo referência a comando militar); por três breves meses, desempenha em 1901 a função de capitão dos portos de S. Tomé e Príncipe, mas em Julho está de novo na Divisão Naval do Índico, após ter desistido do cargo de comandante militar do Inharrime, a que se candidatara; e em 1903 chega a ser nomeado comandante militar do Zumbo, mas desiste e não exerce o cargo.

Pela sua acção nas campanhas em que prestou serviço na Zambézia com Azevedo Coutinho, é condecorado com a Torre e Espada: grau de cavaleiro em 1899; de oficial em 1902. Mais surpreendente é a portaria ministerial de 16 de Abril do mesmo ano que autoriza João Roby a aceitar e usar a Cruz de 1ª classe da Ordem do Mérito Naval de Espanha com distintivo branco [O.A. (B) nº 8 de 30.Abr.1902], sem que nenhum outro registo ou informação documental o justificasse. Que razões diplomáticas o teriam justificado? Influências familiares? Na sua farda juntam-se ainda as mais rotineiras medalhas de Comportamento Exemplar e Comemorativas das Campanhas (duas).

Teria certamente o sonho de ser herói, pois que em 1899 requereu ao Supremo Conselho de Justiça Militar a medalha militar de prata do Valor Militar, que o indeferiu,

e à Junta Consultiva do Ultramar a concessão da medalha de Serviços Distintos no Ultramar, que também lhe foi recusada, ambas por insuficiência de comprovativos. Note-se, porém, que estes requerimentos não eram inabituais na época.

Roby era decerto um ser apaixonado, romântico e idealista, inteiramente votado aos seus ideais pátrios. Isso transparece claramente na abundante correspondência que deixou e foi posteriormente publicada. Documento excepcional, escreveu em Moçambique o esboço de um romance que todos os analistas interpretaram posteriormente como sendo o seu auto-retrato psicológico, de que vale a pena citar algumas passagens. Começa assim:

«Alto, magro, esgalgado, trigueiro, a cara comprida de feições irregulares cortada brutalmente pela lombada do nariz enorme, rasgada pelo escâncaro da boca de grossos lábios sensuais e rubros, cara que seria rude de uma expressão duríssima se não luzisse a ameigá-la a doce beleza dos olhos grandes, negros, voluptuosos, uns olhos de mulher perdidos numa face angulosa de cariátide de pedra.

No moral, o mesmo ser nodoso, agudo, todo em arestas [...]. Marujo, sem o precisar de ser, alistado voluntariamente aos dezasseis anos por uma cabeçada, uma precipitação, detestando depois essa vida regrada e monótona, tão contrária ao seu fundo movimentado e versátil; vindo mais tarde a gostar dela por uma regressão das tais inesperadas e inexplicáveis, passando de ser um indisciplinado, um ansioso de liberdade e de gozo absoluto e sem peias, a ser um estritíssimo cumpridor dos seus deveres, minucioso e pautado como um sargento prussiano [...].»

E prossegue: «Extraordinária, inverosimilmente nervoso, era o tipo perfeito, completo, do desequilibrado. [...]». Etc.

Solteiro aos 29 anos incompletos, nunca lhe foram referidas relações amorosas ou outras aventuras de sensualidade, com excepção da paixoneta de adolescente que teve por uma senhora casada de Braga conhecida da família, a quem dedica um poema em estilo ultra-romântico [Conde de Campo Bello, *Os Robys*].

Apenas podemos conjecturar as características do seu comportamento pessoal, inserindo-as no meio socio-cultural em que se desenvolveu e pela influência do ambiente castrense de exaltação e coragem que conheceu em Moçambique, aquilo a que Eduardo Lúpi chamou a “*Escola de Mouzinho*”.

Em 1904 João Roby prestava serviço na lancha-canhoneira *Obuz*, no Zambeze, quando terminou a sua comissão. Juntamente com o médico da esquadilha, dr. Manuel João da Silveira, aprestam-se a regressar a Lisboa no paquete *Zaire*. Mas este escalou Luanda a 24 de Agosto e aí Roby terá tido conhecimento (e convencido o seu camarada médico) a alistarem-se voluntariamente para a expedição ao Cunene. Recusada duas vezes por Lisboa, acabaram por obter o necessário assentimento e partiram para Moçâmedes e para a Huila já a coluna estava em marcha. Chegaram ao acantonamento além-Cunene apenas a 22 de Setembro, esfalfados da cavalgada e cobertos de poeira. Uma praça de marinheiros que testemunhou os factos escreveu mais tarde: «Chegaram sorridentes [...].

O tenente Roby [...] exclamou para o seu companheiro de viagem: – Ó doutor, temos cá gente nossa! E abraçou o guarda-marinha [Filémon de Almeida] que se aproximara para o saudar [...]. Pouco depois, o grumete impedido do guarda-marinha, que estava amarrado à roda de uma peça por ter cometido uma falta disciplinar, era solto a pedido do herói recém-chegado.» [Contreiras Júnior].

Vale a pena lembrar que Roby fez questão de, logo no dia seguinte, participar na marcha de reconhecimento de Gomes da Costa; e na véspera do desastre, não parou de cuidar da organização da sortida e de incitar os homens para a peleja que se antevia, estimulando o seu sentido patriótico e de dever nacional.

Já conhecemos o desfecho desta história. Roby morreu como um herói de antanho e, pela nossa parte, arriscaríamos em o resumir desta maneira: destemido, contraditório e preparado para o sacrifício, se a tanto lhe impusessem o sentido da honra e o pavor da vergonha.

Como já referimos, depois dos acontecimentos foi o luto que prevaleceu e nenhuma homenagem ou reconhecimento a Pátria prestou àqueles que, por ela, melhor se haviam batido. Apenas em Maio de 1917, em plena Grande Guerra, a Marinha atribuiu o nome *Tenente Roby* a uma modestíssima traineira-a-vapor, artilhada, para missões de patrulha e luta anti-submarina e anti-minas nas aproximações ao porto de Lisboa.

Nos anos 40, inaugurou-se na cidade de Braga um monumento em bronze de homenagem a João Roby e a seu irmão Sebastião, igualmente morto em combate no sul de Angola, mas em 1915.

Só em 1971, por decisão do ministro Pereira Crespo, uma das corvetas construídas em Espanha e entradas ao serviço em 1975 levou merecidamente o nome de *N.R.P. João Roby*. Era o reconhecimento oficial que faltava e que irmanava o acto deste herói com os de Carvalho Araújo ou de Oliveira e Carmo, para serem apontados como figuras exemplares às novas gerações de marinheiros.

OS MISTÉRIOS DE BOSCH

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
Jaime Nogueira Pinto, em 17 de outubro

Em meados de Julho de 1598 Filipe II de Habsburgo, *o Prudente*, rei de Espanha e de Portugal e senhor do maior império mundial do tempo, entrou na conta final dos seus dias. Desde que fizera 70 anos, em Maio do ano anterior, que passava mais tempo doente e a dormir do que em pé e activo. “Sua Majestade levanta-se agora depois do almoço e vai para a cama depois do jantar”, notava um contemporâneo.

A Agonia de Filipe II

Pouco depois do São João, Filipe decidiu partir para o Escorial, lugar que escolhera para a sua morte e sepultura. Nos calores do nascente Verão da Meseta, a liteira levada por quatro pajens só podia viajar de noite, consumindo vários dias na jornada.

A 22 de Julho, o Rei recolheu ao quarto e à cama de onde não mais saiu. Ali, continuou a despachar, soberano burocrata que era. Ali ia lendo e assinando papéis, milhares de papéis, que produziam efeitos dos contrafortes dos Andes às cidades da Holanda, do Mediterrâneo ao Pacífico, de Barcelona a Goa. Talvez porque a proximidade da morte o levasse a ter para com os outros a misericórdia que desejava para si mesmo, aproveitou para perdoar vários condenados, como os rebeldes de Aragão, e Juana Coello, mulher de António Pérez, o seu todo-poderoso Secretário de Estado e confidente, líder da facção liberal na corte de Madrid e caído em desgraça quando do misterioso assassinato de Juan de Escobedo.

O crime ficara impune mas, depois do desastre da Invencível Armada, em 1588, o padre jesuíta Pedro de Ribadeneira, pregando sobre as causas que teriam movido o Senhor dos Exércitos a permitir que “um bando de ânglicas almas danadas” infligisse tal humilhação e derrota ao catolicíssimo rei das Espanhas, sugerira como possíveis instigadores do divino desfavor certos “crimes e escândalos públicos, especialmente os cometidos por pessoas importantes que tinham o dever de ser justas e de dar o exemplo”. O Rei mandara então os seus juízes acusar Pérez, reabrindo o processo. Pérez fora preso, fugira primeiro para Aragão e depois para Paris e oferecera os seus serviços aos ingleses. Viria a morrer em França, na miséria. A par destes perdões e reparações, o moribundo foi também generoso para com outros necessitados: órfãos, cativos, viúvas, doentes, hospícios e mosteiros. Como qualquer cristão, Filipe queria preparar-se para o fim e garantir o seu lugar no Paraíso, depois de uma inevitável passagem pelo Purgatório que tudo faria para encurtar.

O Rei passou os dias últimos de vida a pensar no Além e em grande sofrimento – a incontidência forçava-o a jazer no leito entre as próprias imundícies, ele que era um fanático da limpeza – mas sem que perdesse o sentido da razão de Estado, esse outro além mais terreno. Quando o Núncio, Camilo Caetani, o visitou a 17 de Agosto e quis seduzi-lo com preces especiais do Papa em troca de cedências em disputas fiscais antigas com Roma, Filipe II, apesar das dores, dos incómodos e do medo das chamas do Purgatório, respondeu a Caetani que só pensava agora em morrer na paz do Senhor e em ser por Ele perdoado. Porém, no despacho, determinou que o seu herdeiro, o príncipe Filipe, seguisse as mesmas directrizes que há cinquenta anos recebera do seu pai, o imperador Carlos V: “agir com a submissão de um bom filho da Igreja... mas sem qualquer prejuízo para as prioridades, prosperidade e paz dos seus reinos”.

Porquê Jerónimo Bosch?

Entre o dia de Agosto em que assinou o despacho de resposta a Caetani e a madrugada de Domingo 13 de Setembro, em que expirou, o Rei Católico rezava e dormia na antecâmara de uma morte certa e preparada, rodeado de relíquias, imagens e crucifixos. Quisera também ter por perto as obras de um pintor flamengo que morrera quase um século antes dele: Jerónimo Bosch.

Filipe era um grande colecionador de pintura e de escultura. Ticiano, El Greco, Sofonisba Anguissola, Antonio Moro, pintaram-no e aos seus em momentos de glória ou de piedade, e o Rei tinha muitos dos seus quadros nos palácios reais. Mas porquê Bosch? Não seria demasiado heterodoxo, demasiado “moderno” e imaginativo para os cânones do *Prudente*? Filipe devia ter visto pela primeira vez os quadros de Bosch nas igrejas de Hertogenbosch quando visitara a cidade, ainda príncipe. Mais tarde comprara ou mandara comprar para o Prado e o Escorial as obras do pintor e de alguns dos seus discípulos ou seguidores. Além disso, Fernando Alvarez de Toledo, Duque de Alba, nas suas andanças militares repressivas pelos Países Baixos, ter-se-á apoderado de vários quadros que depois teriam ido parar às reais pinacotecas.

Parece seguro afirmar que, entre estas pinturas de Bosch, Filipe II teria no Escorial, nos últimos dias, *A Mesa dos Pecados Mortais*, o *Jardim das Delícias* e o *Carro de Feno*. Terá sido, pois, de olhos nelas, que o mais poderoso monarca da Cristandade viveu o derradeiro estádio da existência.

Demónios e Pecados

Neste ano de 2016 passou meio milénio sobre a morte de Jerónimo Bosch. A exposição El Bosco encerrou no Prado de Madrid no Domingo, 25 de Setembro, duas semanas depois do prazo previsto para o fecho. Fui vê-la ao voltar de umas férias mediterrânicas, disposto a enfrentar o que viesse: duas horas de espera no Paseo del Prado sob os 40

graus sufocantes do Verão madrileno. Bosch era um velho conhecido meu, desde que, aos sete anos, me estarrecera pela primeira vez frente às *Tentações de Santo Antão* no Museu das Janelas Verdes. Devia-lhe isso.

Nos tempos do autoritarismo reaccionário não havia a preocupação de poupar as crianças aos terrores e aos traumas da Arte; e foi assim que, num dia de Outono de 1953, descobri, com medo e fascínio, não só o Inferno de Bosch, mas também um outro, o do “Anónimo Português” do século XVI, mais realista e mais cru na descrição dos suplícios e dos supliciados. Não sei se estas horripilantes representações do destino dos pecadores influenciaram a minha conduta para melhor (a Igreja pré-conciliar era assim) mas durante algum tempo tive um pesadelo recorrente: o mundo ia acabar, eu sentia-me inseguro quanto ao estado da minha alma, queria ir confessar-me ao padre Luís Rodrigues, Reitor da Lapa, no Porto, mas a fila, dada a iminência do fim, dava a volta à Praça da República. E acordava aflito: com o atraso a minha alma ia parar aos tormentos eternos do Anónimo... ou aos do Bosch, qual deles o mais assustador.

Depois, veio a ideia pós-conciliar de que o Inferno, sendo mais do que os sartreanos “outros” (que bem nos infernizam a vida), não passaria da “ausência de Deus”, possivelmente mais penosa do que os antigos horrores, mas mais difícil de imaginar e de temer; uma ausência que talvez só viesse a encontrar expressão na pintura abstracta (“sem forma animal, mineral ou vegetal”, para usar a definição de “pintura socialista” de um velho patriota meu conhecido).

Com o tempo, o Bosco passou a ser, para mim, mais misterioso que terrífico. Ao longo da vida fui vendo infernos e demónios tão infernais como os dele – os de Matthias Grünewald, das *Tentações de Santo António Eremita*, os imaginados por Miguel Ângelo no *Juízo Final*, no tecto da capela Sistina, ou os dos desenhos pioneiros de Martin Schongauer, das pinturas românticas de John Martin ou das ilustrações de Gustave Doré de Dante e Milton. A miscelânea de tentações do pobre Santo Antão de Bosch, a rede polícroma de animais lamarquianos e fabulosos, de homens e bestas, de santos e demónios, de mulheres nuas e velhas alcoviteiras, de peixes em terra, galeras nos céus, híbridos de gente e bicho, diabos grotescos e maléficos, pássaros gigantes, orelhas autónomas passou a intrigar-me: o que era aquilo? Como é que, na passagem do século XV para o século XVI, um pintor holandês católico tinha estas visões e fantasias surrealistas, estas criações futuristas, semelhantes a algumas capas de livros de *sci-fi* de Lima de Freitas para a Argonauta? Que mensagens estavam aqui implícitas ou explícitas?

Bosch é um enigma, mesmo se considerarmos que alguma vez o surreal tenha estado ausente da vida e da imaginação da humanidade, passando directamente de uma pseudo-obscura Idade Média para a modernidade. Como escreve Erwin Panofsky no seu ensaio sobre os primitivos flamengos, o pensamento e a técnica do autor do *Jardim das Delícias* são únicos, na sua mistura de narrativa cristã ortodoxa e tradição popular. Sabemos pouco da sua vida. Da obra, conhecemos cerca de trinta pinturas e desenhos, parte

substancial dos quais veio agora até ao Prado; Bosch não datava e por vezes nem assinava os quadros e influenciou muitos discípulos e contemporâneos.

Morte de Cristo e Vidas de Santos

Nasceu Jheronimus van Aken, em Hertogenbosch, uma cidade do ducado de Brabante, situada numa planície cortada por rios. Isto a julgar por um desenho de Antonius van den Wyngaerde. Era uma cidade burguesa, católica, com alguma indústria, metalurgia e comércio, igrejas e uma praça principal.

Bosch morou nessa praça desde os 12 anos. O pai, Antonius van Aken, era também pintor, tal como o avô, e pertencia às Irmandades de Nossa Senhora e do Espírito Santo. Bosch nasceu, casou e passou aqui os 66 anos da sua vida. Deve ter assistido às visitas de Carlos, o *Temerário*, e de Maximiano da Áustria, onde se fora inspirando para os cortejos de nobres e cavaleiros que foi pintando. Em 1504, Filipe, o *Formoso*, encomendou-lhe um *Juízo Final*. É um pintor do seu tempo e do seu meio, mas é mais alguma coisa. Bom católico ortodoxo? Pré-reformista? Esotérico e iniciático? Homem de seitas?

Há uma série de obras que retratam, com uma mão que é sua e com um olhar especial que é o seu, cenas e momentos clássicos da narrativa cristã. Isto vê-se bem na *Adoração dos Magos*: no painel central, os Magos adoram o Menino (por sinal minúsculo, na proporção) mas, ao fundo, na paisagem idílica, dois exércitos encaminham-se para o confronto. E mais longe ainda, sobre bosques de sonho, surge uma cidade mágica, com cúpulas sob um céu azul diáfano. Nas tábuas laterais, S. Pedro e Santa Inês rezam com os doadores.

A ortodoxia ética e estética continua: Cristo veio para salvar, viveu, pregou, foi julgado, condenado, morto e sepultado pelos homens e na terra dos homens. Bosch conhece a história de Cristo, a história da Paixão e da Redenção e vai-a reconstruindo e pintando. Na linha temática do Caminho da Cruz está a Coroação de Espinhos, o *Ecce Homo*, o Caminho do Calvário. São tópicos da tradição cristã europeia que os grandes centros da pintura renascentista – a Itália e a Flandres – retrataram em quantidade e qualidade. Além de Cristo e dos passos da vida de Cristo, presentes na narrativa dos Evangelistas, nos *Actos dos Apóstolos*, e nos fundadores da Patrística, Bosch conhece e crê no poder exemplar e mediador da Virgem e dos Santos: S. João Baptista em *Meditação* mostra o Precursor meio adormecido, com o tradicional Cordeiro em primeiro plano, numa paisagem de bosques ensombrados onde se vêem animais e vegetais estranhos mas pacíficos. O outro São João – o Evangelista, o Discípulo Amado – aparece jovem e escorrido em Patmos, sobre um azul fundo, paradisíaco. O Anjo dita-lhe a Revelação e Maria vela no Céu mas, ao canto direito, há uma criatura inquietante, com cara de homem velho e cauda de escorpião.

Outro santo eremita é São Jerónimo, escanzelado, deitado sobre pedregulhos. Tem o ar preocupado e sofredor de quem, ainda não estando importunado por tentações,

como o seu homólogo Santo Antão, sabe que elas podem e devem vir, porque o Demónio escolhe os desertos, até para tentar o próprio Cristo. Já a beleza e o mistério de um mundo sem pecados nem tentações, aparecem no *São Cristóvão levando o Menino Jesus*: paisagem harmoniosamente melancólica sob um fundo que promete tempestade e chuva antes do sol que virá depois. Cristóvão, de manto carmim e pêsego, carrega um Menino Jesus lindo, principesco; o céu e os rios são azuis e há objectos estranhos mas não ameaçadores. É um dos mais belos e sugestivos quadros do mestre flamengo.

Do Jardim das Delícias ao Carro de Feno

O mundo de Bosch é o mundo da cristandade europeia tardo-medieval, mesmo às portas da Reforma. O artista é ortodoxo na substância: no *Jardim das Delícias*, Adão e Eva são criados e abençoados por Deus, e há um Cristo que apresenta uma Eva envergonhada a um Adão mais perplexo que encantado; mas a forma, o exótico da forma, também tem substância, e no painel central tudo se complica: há uma espécie de cortejo ou procissão desordenada, de mulheres e homens nus, cavalgando animais num desfile promíscuo que circunda uma vintena de mulheres, brancas e negras. Jogos eróticos, adamitas ou nudistas à solta, profetizam um desses *meetings-orgias* dos *hippies* californianos dos anos 60. No terceiro painel, além do assustador e enigmático homem-árvore, há uma panóplia de seres estranhos e maléficos que atormentam as mulheres e os homens dos painéis anteriores. Corpos torturados, orelhas cortadas, híbridos demoníacos, como que a lembrar que a euforia e a festa dos sentidos que antes ocupara os filhos de Adão e Eva, agora os levava ao Inferno. A um inferno tradicional, de labaredas e almas a arder, atormentadas pelo Mundo, o Demónio e a Carne.

A tragédia continua no tríptico paralelo do *Juízo Final*. Outra vez, à esquerda, o bosque encantado, com as belas “laranjas de Bosch”, evocadas por Henry Miller. E no painel central, ao alto, Cristo com os justos. Em baixo moram todos os horrores, todos os suplícios dos condenados, toda uma procissão de diabos e diabretes assustadores e grotescos. Cobras sugando ventres, velhas negras de pé de réptil, grelhando almas, navalhas descomunais esquartejando tresloucados. Pieter Bruegel, *o Velho*, repetirá estes horrores com menos fantasia no *Triunfo da Morte*.

Síntese destes mistérios, mas ainda mais ambíguo, mais misterioso, mais esotérico e mais elaborado, é o tríptico do *Carro de Feno*, a última das obras maiores de Bosch. Segundo Peter Klein, terá sido pintado entre 1512 e 1515. Fechado, o tríptico apresenta um velho caminhante num mundo que nem é o radioso mundo da Adoração ou do Paraíso, nem o tenebroso mundo dos Infernos. É um velho pobre, de cesta às costas, um corriqueiro vendedor ambulante, desusada irrupção do quotidiano nas costas de um tríptico, lugar destinado ao sagrado. O vendedor ambulante (a humanidade peregrina ou só um pobre homem?) usa um bordão para se defender e amparar. Caminha, aparentemente, sem rumo, numa espécie de fim sem história.

Aberto o Tríptico, está lá a História toda: no alto, Deus Pai sobre uma nuvem de onde caem demónios condenados; abaixo, o mesmo Deus cria Eva de um Adão dormente; a serpente tenta-os com o fruto do pecado e da sabedoria; e o Anjo, de espada em punho, expulsa-os do paraíso. No painel central, ao alto, ainda corre tudo bem, com Cristo, o Filho de Deus, a espreitar por detrás de uma nuvem; mas, cá em baixo, reina a estranheza e a confusão entre bons, maus, inocentes, bandidos, ricos, pobres, loucos, desvairados. E um mau indício: quem puxa o carro são os costumeiros diabos e diabretes, híbridos de homem e besta. Em cima do carro há mulheres e homens que se divertem, que se beijam, que tocam viola, que leem. Um demónio toca uma trompeta de anjo e um anjo, em desânimo, lança os olhos aos céus. No chão, há uma zaragata de camponeses que se agridem, tentando subir para o carro. Atrás destes, fechando a procissão, vêm a cavalo os grandes deste mundo: o Papa, o Imperador, reis, príncipes, bispos. E ao centro-direita há monges e monjas com ar atarefado de quem trata mais do corpo que da alma. No painel direito, os habituais infernos, demónios e suplícios das almas perdidas. Mas aqui o Inferno ainda está em construção.

O carro é uma alegoria do Pecado e do seu domínio sobre a Humanidade. Cristão devoto, membro das irmandades Mariana e do Espírito Santo, Bosch parece ter adivinhado o tempo dos grandes conflitos religiosos que iria assolar a Cristandade e trespassar a Europa, muito especialmente as terras da Flandres e Brabante. As suas paisagens paradisíacas, os seus burgueses e burgueses engalanados, os seus camponeses e camponesas, sensíveis às tentações da gula e do sexo, os seus religiosos, nobres, reis e bispos arrogantes e corruptos, representam já os protagonistas desse terrível século de ferro e fogo que iria prolongar-se até Westfalia e reduzir muitas cidades e paisagens europeias às cidades e paisagens saqueadas e em chamas dos seus trípticos.

O Mistério continua

Nesse sentido, Bosch foi um visionário, um pintor do futuro, como todos os artistas geniais. Mas se a forma e o estilo parecem mergulhar nas profundezas do surrealismo e da “pintura metafísica”, da “destruição da razão” do nosso tempo, no som e na fúria de um mundo misterioso, aleatório e alienado, ninguém como ele soube, no rasto de uma linha tomista que nunca aceitou a contradição entre a Razão e a Fé, retratar o mal como suprema loucura. Dos homens e da Humanidade.

Filipe II, que desde sempre apreciou Bosch e procurou as suas obras, sabia que, com todos os seus horrores e terrores, a obra do flamengo não fugia à ortodoxia e expressava bem os mistérios da fé católica. Mas, como diria Panofsky: “o segredo dos seus pesadelos e magníficas visões continua por descobrir”.

E é talvez por isso que, quinhentos anos depois, Bosch continua vivo, a incomodar-nos, a desfiar-nos e a maravilhar-nos. Cervantes e Shakespeare, que este ano fizeram 400 anos, também por aí andam.

Bibliografia

Pilar Silva Maroto ed., *El Bosco: La exposición del V centenario*, Madrid: Museo Nacional del Prado, 2016

Geoffrey Parker, *Imprudent King: A New Life of Philip II*, New Haven and London: Yale University Press, 2014

Erwin Panofsky, *Peinture et dévotion en Europe du Nord à la fin du Moyen âge*, Paris: Flammarion, 1997

A CPLP, UMA COMUNIDADE À PROCURA DE UM CAMINHO

Comunicação apresentada pelo académico
António Rebelo Duarte, em 24 de outubro

SIGLAS

ACL – Academia das Ciências de Lisboa

AO – Acordo Ortográfico

APLOP – Associação dos Países de Língua Oficial Portuguesa

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

BM – Banco Mundial

CAF - Confederação Andina de Fomento

CCB – Centro Cultural de Belém

CIFA – Centro Internacional para a Formação Avançada

PLP – Comunidade de Países da Língua Portuguesa

E-M – Estados-membros

EUA – Estados Unidos da América

IILP – Instituto Internacional da Língua Portuguesa

OPEP – Organização dos Países Exportadores de Petróleo

PALOP – Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa

PLP – Pórtico da Língua Portuguesa

PR – Presidente da República

PSO – *Peace Support Operations*

SADC – *Southern African Development Community*

SI – Sistema Internacional

“Da minha língua vê-se o mar”

Vergílio Ferreira

1. Introdução

É verdade que Portugal integra hoje o espaço europeu, mas **geográfica, histórica e culturalmente, o país não se esgota na Europa**, virado que está para o **Atlântico** e com os pés no **Mediterrâneo**, também merecedor de inclusão histórica na nossa **identidade estratégica**.

Nessa medida, fará sentido a congeminação de um futuro que passe pela consolidação do **poder funcional** que lhe advém da condição de **plataforma oceânica de fachada atlântica**.

A **Lusofonia** encontra aí a raiz estratégica fundamental, justificando-se, pois, que seja arquitectada com lucidez e pragmatismo, num futuro português em cujo horizonte, à semelhança do passado, sobressai o **MAR**, enquanto espaço estratégico de interesse nacional permanente.

De facto, a manifestação mais expressiva de uma renovada estratégia nacional pode situar-se nesse duplo contexto – **MAR e CPLP** –, as tais **duas “janelas de liberdade e oportunidade”**, de que fala o Prof. Adriano Moreira¹, a recomendar uma avaliação mais atualizada sobre a articulação e coerência da **relação triangular Portugal–Angola–Brasil**, natural e necessariamente inclusiva dos demais membros da Comunidade.

Ressalta nesta comunidade a sua **maritimidade comum**, reforçada pelo facto de se apresentarem com **grandes cidades ribeirinhas**, incluindo as suas capitais servidas por **plataformas portuárias** de excelência. Exceptuando Brasília para confirmar a regra, assim sucede de Lisboa a Díli, passando por Luanda, Maputo, sem esquecer Bissau e não contando, evidentemente, com os arquipélagos como Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe, por maioria de razão, atestando uma condição marítima a que não será estranha o **formato histórico das descobertas portuguesas**.

Hoje, chama-se muito a atenção para a **importância das cidades** e é conhecida a tese da **globalização competitiva** determinada pela concorrência entre cidades do que entre nações, uma vez que são as primeiras a tornarem competitivas as segundas. O que não será de surpreender, dado que a actual litorização e globalização do mundo impulsiona aquelas grandes metrópoles do desenvolvimento, com os mais altos índices de crescimento e expansão, enquanto grandes cidades portuárias, litorais, salvo alguns poucos casos em que, não o sendo, dispõem, todavia, de importantes portos fluviais, com boa ou mesmo excelente interligação ao mar, ou seja, a um, ou a mais do que um, bom ou mesmo excelente porto marítimo.

Esta observação servirá de alibi para o propósito de valorizar, numa segunda parte, o **potencial marítimo do conjunto de membros da CPLP** – uma **Comunidade “com sabor a sal”**, como alguém já lhe chamou –, apontando o que já foi conseguido nos últimos anos, em ordem à visualização dos possíveis horizontes de cooperação e partilha de resultados e benefícios. Também aqui com uma ressalva, perscrutar esse futuro, passa e muito pelas dinâmicas de cada uma das partes no presente, e, aqui, iremos encontrar alguns escolhos cuja remoção está intimamente associada ao elan estratégico da transformação das estratégias e planos em realizações concretas e palpáveis, uma crítica implícita, ainda que com diversa incidência, de que a comunidade no seu conjunto se poderá isentar.



Figura 1 - Cerimónia da Assinatura do Acto Constitutivo – 17JUL1996

2. Uma ideia e uma ambição

As relações entre os países lusófonos, historicamente foram o que foram.

Portugal era o centro, o Brasil o primeiro a dizer adeus e as ex-colónias de África e Timor, independentes muito mais tarde e bastante diferenciadas entre si, vêm fazendo o seu caminho, sem que hajam virado costas, nem se veria como necessário, a Portugal.

Como diz o Prof. Adriano Moreira², “... *todos os países membros da CPLP são países marítimos, um facto de união que se agrega aos factos estruturantes que são a língua, a história comum não recebida a benefício de inventário, isto é, sem omitir erros ou desatinos, mas suficientemente rica de emergências que têm a primeira expressão na independência, e o traço inapagável, que soma às especificidades culturais próprias, que é a maneira portuguesa de estar no mundo.*”

Tal não obsta ao reconhecimento de que o mundo evoluiu, como o comprovam Brasil e Angola. Os seus **interesses económicos e políticos** junto dos países parceiros lusófonos são evidentes, a extravasarem, cada vez mais, a histórica e lusa maternidade geopolítica.

Esse movimento centrífugo não se afigura castrador da ideia de uma **CPLP**³ como **a mais importante herança chegada até hoje**, do reluzente período da nossa história, semeando quase 250 milhões de falantes (só o Brasil tem 190 milhões) e 8 países dotados do português como idioma oficial, a **língua** que Pessoa identificou como a nossa pátria, espalhada por quatro continentes.

Ainda hoje se reconhece a valia da experiência histórica dos portugueses e inerente potencial de ganhos e vantagens no contemporâneo quadro da globalização, como o faz a jovem autora do livro “*The Cultural Map*”, Erin Mayer, professora da Escola de Negócios INSEAD, de Fontainebleau, admitindo também, curiosamente, uma “*dissonância cultu-*

ral mais complicada entre Portugal e Brasil, do que com Angola”, a propósito das respectivas estratégias adaptativas a nível comportamental e de negócios.

Quiçá a mesma percepção terá iluminado a ideia de **Aparecido de Oliveira**, o progenitor oficial do projecto da CPLP, sem esquecer o nosso **Agostinho da Silva**, muitos anos radicado em Brasília e responsável pelo desenvolvimento da sua universidade e respectiva biblioteca, o qual, com algum humor, bem fica na pele de seu avô.

Independentemente da progenitura, o facto é que a **iniciativa da criação da CPLP foi brasileira, assim como a do IILP**. Recorda-se que o primeiro passo para a criação da Comunidade foi dado em São Luís do Maranhão, em NOV1989, durante o primeiro encontro de Chefes de Estado e de Governo de países de língua portuguesa, daí resultando a criação do referido Instituto, destinado à maior difusão do idioma comum a nível mundial.

Tais iniciativas poderão associar-se às premonitórias palavras de **Miguel Torga**, proferidas **quando recebeu José Lins do Rego, em Coimbra**, a 21JUN1951. Disse ele: “... *assim como o Brasil nos desconhece, desconhecemos nós o Brasil. Porque ficamos fiéis à imagem burocrática de uma colónia, fugiu-nos a fisionomia de uma pátria nascente; porque ficou fiel à imagem dominadora da metrópole, esfumou-se-lhe o papel de uma pátria materna. E, longe de nos aproximarem, as aproximações têm-nos separado. É que elas não têm sido feitas a partir de uma justa actualização de valores.*”.

Autor deste esquecimento bem lembrado, o Prof. Adriano Moreira projectou a crítica de Torga até aos nossos dias, afirmando: “... *“traço de união”, que lhe mereceu tanta atenção e cuidado, não conseguiu fazer parte segura de um conceito estratégico nacional por elaborar, que assegure as janelas de liberdade que ainda existem para este país à beira-mar plantado.*”⁴.

Na sequência do encontro do Maranhão, sucederam-se os contactos entre os dirigentes, dando origem, sete anos depois, à actual comunidade, que tem, como dirigente e sucessora de Murade Murargy, a Secretária Executiva são-tomense Maria do Carmo Trovoada Pires de Carvalho Silveira⁵, desde a XI Conferência de Chefes de Estado e de Governo, realizada em 31OUT-01NOV2016, em Brasília.

Será consensual que, nos bastidores da criação da CPLP, esteve a **vontade portuguesa de se reencontrar com os povos das antigas colónias**, segundo um redesenhado modelo de cooperação, ínsito na deliberação tomada pelos sete fundadores, no CCB.

Na **agenda da Comunidade** têm estado inscritos os temas da **língua**, da **cultura**, da **cooperação técnico-científica**, da **formação**, da **segurança** no âmbito vasto da “*Agenda para a Paz*”, de Boutros Boutros-Ghali, sobretudo no sector do “*peace-building*” e **PSO**.

⁴ In “*Traço de união*”, artigo publicado no “Diário de Notícias”, de 16SET15;

⁵ Nascida a 14FEV 1961, casada, mãe de três filhos, estudou Economia na Universidade de Donetsk, Ucrânia, e Administração Pública na Escola Nacional de Administração, em Estrasburgo, França. É doutoranda em Desenvolvimento Socioeconómico na Universidade de Lisboa;

Portugal assumiu esse projecto com esperança e entusiasmo, animado pelo facto de nos ligarem aos PALOP e ao Brasil um legado histórico e cultural, de afinidade e até de sangue, também na crença de que estes países sentissem o recíproco sentimento de fraternidade, que a guerra colonial não abafaria. Oferecia-lhes, em contrapartida, uma genuína vontade de um entendimento e apoio, expressos numa cooperação mutuamente vantajosa, potenciada pelo instrumento poderoso da **língua comum**, como **“combustível” para a projecção de poder e influência do conjunto no SI** e em espaços de renovado interesse geoestratégico para todos.

No entanto, cedo se sentiu que a **vontade** só por si e mesmo que pressupostamente partilhada pelo “outro lado”, não seria suficiente para mover moinhos. É indispensável reunir **capacidades** e contar com **meios de financiamento**, quase sempre insuficientes em relação aos níveis necessários para as ambições de desenvolvimento, nomeadamente no capítulo da **defesa e difusão da língua**, o principal activo e esteio da organização multilateral, não só nosso, mas de todos.

Apesar dessas vicissitudes, a CPLP foi atraindo **novos candidatos**. Na Cimeira de Bissau em 2006, aceitou os seus dois primeiros aderentes com o estatuto de “observador associado”⁶: Guiné Equatorial⁷ e Ilhas Maurícias⁸. Na Cimeira de Lisboa, em 2008, foi a vez de o Senegal ver formalizada idêntica adesão. Na Cimeira de Dili, em 2014, aconteceu a entrada plena, como membro efectivo, da **Guiné Equatorial**, com toda a conhecida controvérsia e interrogação sobre o futuro da organização que essa elevação estatutária espoletou e que alguns não afastam a hipótese de uma futura revogação, isto se os interesses económicos particulares não falarem mais alto.

Naquela conferência foi ainda atribuída a categoria de **observador associado à Geórgia, Repúblicas da Namíbia e da Turquia e Japão**. Na cimeira de Brasília a mesma categoria de associação foi outorgada à **Hungria, Repúblicas Checa, Eslovaca e Oriental do Uruguai**. E de imediato salta uma interrogação pertinente: até que ponto a língua comum – o português – pode vir a manter-se como referencial de uma organização onde vários dos novos membros associados, como turcos, senegaleses ou georgianos, não dominam esse idioma?

Não será surpresa se se tiver de acrescentar novos lugares à mesa, já que no continente sul-americano, a CPLP exerce alguma atracção aos olhos de todos os países que fazem fronteira com o Brasil⁹. **Ucrânia e Roménia** são dois outros candidatos, interessa-

⁶ Além dos membros plenos e efectivos, há seis observadores associados: Geórgia, Japão, I. Maurícias, Namíbia, Senegal e Turquia (3 localizados no continente africano, 2 no asiático e 1 transcontinental entre os continentes asiático e europeu). Existem ainda “observadores consultivos” (ex: Academia Brasileira de Letras, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação Agostinho Neto, etc.);

⁷ Antiga colónia de Portugal, objecto, no século XVII, de um negócio com Espanha, tendo em troca Portugal recebido da Coroa espanhola um território na América do Sul que foi integrado no Brasil;

⁸ Habitado por 2 comunidades – indiana e africana, originária de Moçambique – daí o interesse em participar na CPLP;

⁹ Argentina, Bolívia, Colômbia, Guiana Francesa, Guiana, Paraguai, Suriname, Peru, Uruguai e Venezuela, onde existe uma forte comunidade portuguesa;

dos pelos laços que estreitaram com Portugal através dos fluxos migratórios. Menos claro é, por ora, o **interesse croata**.

Assim como não será controversa a ideia da partilha de “**três patamares estratégicos**” entre os países fundadores da CPLP: a referida **língua portuguesa**, os **aspectos culturais** dominantes (resultado da longa história comum) e o **contacto com o mar** (o Atlântico, na maioria dos casos). Esta foi, em linhas muito genéricas, a mola impulsora do projecto comumente assumido, especialmente nos primeiros anos da sua existência.

Apesar desse entusiasmo fundador, poder-se-á afirmar que a **CPLP**, institucionalmente avaliada, **ainda está longe da consolidação**. Faltar-lhe-á um projecto que subordine, de alguma forma, os interesses particulares dos Estados a uma estratégia global em que facilmente se revejam, não alheada, obviamente, de um inevitável realismo geopolítico. Sem o compromisso de **finalidades e objectivos políticos partilhados** e a consequente, clara e comum **estratégia**, todas as iniciativas se diluirão na retórica, subsumida naquilo que Alfredo Margarido¹⁰ designou de novos mitos portugueses.

Ainda assim, **dois factores continuarão centrais** nas justificações da CPLP: a “**Língua**” e a “**História**”, assim como uma subliminar e fulcral questão, como seja a de saber, em que medida a iniciativa da CPLP corresponde, no plano intracomunitário e intergovernamental, aos **interesses dos seus membros? Quem ganha o quê e como? O que ganham, abertamente, todos?**

Nestas questões é preferível afastar a concepção romântica de uma “desinteressada” e singular “**irmandade**”, confinada a um espaço histórico e linguístico *sui generis*. Enquanto instrumento conceptual tal pretensão pode constituir uma falaciosa ilusão e, como meio de acção, pouco mais do que uma inutilidade.

A dificuldade será encontrar o **interface harmonizador de interesses nacionais e comunitários**, tanto mais que os da CPLP não poderão sobrepor-se aos interesses permanentes dos parceiros e, em muitos casos, aos que derivam da União Europeia-Países ACP, do Mercosul, da *Commonwealth* ou da própria UE, as correspondentes organizações de matriz e cobertura regional. Aliás, o caso europeu é bem ilustrativo das dificuldades de convergência num acervo de interesses comuns que permita desbravar o processo de aprofundamento e integração, perante a diversidade de interesses nacionais referentes aos antigos espaços coloniais. A desejada solução de mobilidade no seio da CPLP ilustra bem esses constrangimentos.

Quanto às **vantagens** da existência da CPLP, cremos que elas decorrem certamente do **económico**, mas, acima de tudo, do conjunto, aliás impreciso, dos **factores sócio-culturais e linguísticos**, na medida em que estes facilitam diálogos cruzados com incidências em vários planos, incluindo o da economia. Só esta, quase que em exclusivo, poderá não lhe proporcionar o elixir da existência e continuidade, sendo imperioso um

¹⁰ Na sua obra “*A lusofonia e os lusófonos: novos mitos portugueses*”, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas, 2000;

projecto político que lhe reforce a consistência, salvaguardando, ao mesmo tempo, uma multipolaridade de poderes e influências tendentes a **rejeitar qualquer hegemonia ou pulsões identitárias**, já que o surgimento de conflitos ideológicos está, por ora, afastado.

3. Uma construção na diversidade de visões e interesses

Antes propriamente desse balanço desapaixionado das realizações enumeráveis ao longo do caminho percorrido, poderá ter interesse pôr em evidência aquilo que designaria como um certo “*desvio ou “desfasamento”*”, entre o discurso oficial e a opinião informada.

No primeiro registo invoco as palavras do **Dr. Domingos Simões Pereira**¹¹, ainda na qualidade de Secretário-Executivo da organização:

“... A CPLP é um pacto de amizade e solidariedade entre iguais. A sua actuação está a ganhar crescente visibilidade internacional e o seu reconhecimento tem-se verificado nas actividades desenvolvidas em inúmeras áreas sectoriais. As demonstrações de interesse de alguns países e instituições em integrarem a CPLP comprovam a vitalidade de uma organização que comemorou 15 anos de existência no passado 17JUL2011”

Já mais recentemente e dentro do mesmo diapasão, atente-se na posição do sucessor no cargo, o moçambicano **Dr. Murade Murargy**, em entrevista a um periódico português¹²:

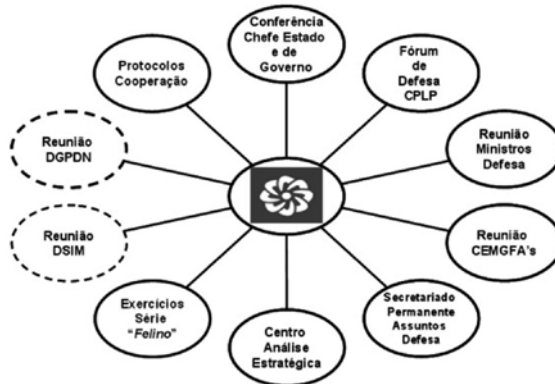
“... A CPLP é uma obra em progressão, uma Comunidade em construção com alicerces que já eram bastante sólidos quando assumi as funções, aos quais procurei dar continuidade e acrescentar solidez. Porém, continuamos a ambicionar mais e a procurar evoluir com a experiência institucional adquirida nestes quase 20 anos. Duas décadas que, paulatinamente e progressivamente, vão dando consistência e credibilidade à CPLP (ainda que reconheça algumas insuficiências) ... A CPLP está limitada, ou seja, apresenta algumas barreiras estruturais, como por exemplo, a exiguidade de recursos ou a capacidade do Secretariado Executivo não ir além de determinadas balizas. ... (para regressar ao real) ... No entanto, insistimos buscar formas de ajudar no crescimento económico e no desenvolvimento social dos E-M. Intensificamos novos espaços de actuação, como a cooperação empresarial, o reforço do potencial da Língua Portuguesa e a criação de redes de conhecimento, ao mesmo tempo que queremos apostar na mobilidade de pessoas e na formação de RH. Ambicionamos ser sentidos pelos E-M e pelos seus cidadãos, ser uma Organização Internacional mais útil, pelo que estamos a desenhar uma Nova Visão Estratégica para submeter aos Chefes de Estado e de Governo, em JUL2016. A nossa Organização posiciona-se, cada vez mais, como um actor global: “CPLP e Globalização” foi o lema eleito por Timor-Leste, pela presidência em exercício da nossa Comunidade. ... (e enumera algumas modestas iniciativas) Nos últimos três anos, foram adoptados Planos Estratégicos nas áreas da Segurança Alimentar e Nutricional, na Cultura, no Ensino

¹¹ Publicadas em “Revista Pontos de Vista”, de 13AGO11;

¹² Publicada em “Revista Pontos de Vista”, com o “Público”, de 14NOV15 – Grande Entrevista, Murade Murargy, Secretário Executivo da CPLP, com mandato até JUL2016;

Superior, Ciência e Tecnologia, para além da Educação. Empenhamo-nos na cooperação económica, estreitando ainda mais os laços com a Confederação Empresarial da CPLP. No corrente mês reúne-se em Díli o CONSAN – Conselho de Segurança Alimentar e Nutricional da CPLP, um encontro de governos e sociedade civil em torno da segurança alimentar. ... Há uma ampla oportunidade para a cooperação internacional concertada em domínios essenciais para o Desenvolvimento Sustentável das actividades ligadas ao Mar. Com a Estratégia dos Oceanos tornou-se fundamental o tratamento transversal e integrado dos diversos assuntos e actividades. A Estratégia da CPLP para os Oceanos está assente nos pilares do princípio do desenvolvimento sustentável, a nível ambiental, social e económico. Podemos contribuir para melhorar a gestão e desenvolvimento sustentável dos oceanos: temos uma abordagem multissetorial, onde se incluem as abordagens de defesa, ambiental, científica, tecnológica, social e económica. Nunca nos esquecemos das atribuições de cooperar na Defesa. Mas destaco também a indissociável Segurança, a tranquilidade pública. Neste domínio realço o papel da CPLP na relação desenvolvida com os E-M para garantir o respeito pelas instituições, a independência nacional e a integridade territorial, a liberdade e a segurança das populações. Em matéria de Segurança destaco as decisões do último encontro de Ministros desta tutela, no final de OUT15, em Díli. Reforçar a cooperação entre as Forças e Serviços de Segurança dos E-M da CPLP, especialmente nos domínios da prevenção da criminalidade e policiamento de proximidade, da protecção da natureza e do Ambiente, Gestão Civil de Crises, Armas e Explosivos, Investigação Criminal, Prevenção e Combate à Imigração Ilegal e Tráfico de Seres Humanos, é agora a prioridade. Pretende-se actualmente, assegurar a interoperabilidade e fomentar a capacitação, designadamente, pela participação em formações e exercícios conjuntos com outras forças. A cooperação ao nível da Administração Interna está cada vez mais substancial, tendo sido já lançadas plataformas electrónicas para dinamizar acções de cooperação no âmbito do Conselho de Chefes de Polícia e no âmbito da plataforma da redução de riscos e desastres da Protecção Civil e Bombeiros da CPLP. ... A segurança merece destaque pela estreita relação que tem com a mobilidade de pessoas no espaço da CPLP. Estão a encetar os trabalhos de definição duma proposta de estratégia comum de segurança dos documentos de viagem e estabelecer a meta preferencial para a introdução do passaporte electrónico nos E-M da CPLP, até final de 2016, e a ratificação, por quem ainda não o fez, da convenção de isenção de vistos para estudantes. ... Este espírito de cooperação está, igualmente, patente na dimensão da Defesa, onde evidencio os Exercícios Militares Conjuntos e Combinados da Série “Felino”, desenvolvidos no âmbito da Cooperação Técnico-Militar, os quais têm a finalidade de permitir a interoperabilidade das FA’s dos E-M da CPLP e o treino para o emprego das mesmas em operações de paz e de assistência humanitária, sob a égide da ONU, respeitadas as legislações nacionais. O ciclo 2014-2015 realizou-se em Timor-Leste e Portugal, respectivamente. Na reunião de CEMGFAS’s da CPLP, decorrida em 2014, ficou definido que o próximo ciclo 2016-2017 se realizará em Cabo Verde e Angola, respectivamente. ... No final de NOV15 vamos realizar uma reunião do CONSAN-CPLP, por outro lado, a cooperação com a FAO, onde realço a implementação do programa de cooperação

técnica de apoio à CPLP, seus governos, parlamentos e actores não-governamentais na implementação da estratégia de Segurança Alimentar e Nutricional da CPLP, aprovada em 2012. A CPLP lançou uma campanha “Juntos contra a Fome”, a qual já concretizou financeiramente dois projectos nos nossos países, em populações mais vulneráveis. ... Outra questão fundamental é a mobilidade e, de maneira derradeira, a Educação e a Ciência e a Tecnologia. Em 2015, em Dili, a CPLP aprovou o seu plano estratégico multilateral até 2020, um documento orientador em torno de cinco eixos: Informação e Avaliação, Acesso, Capacitação, Qualidade e Língua Portuguesa. Complementando o plano estratégico, foram aprovadas duas resoluções, sobre o “Relatório de Estatísticas da Educação da CPLP” e sobre o “Ensino Técnico profissionalizante na CPLP”. ... A construção do Espaço de Ensino Superior da CPLP foi um repto lançado por mim e tem havido esta consciência por parte das entidades competentes. A edificação desse espaço – “Espaço de Ensino Superior, Ciência, Tecnologia e Inovação da CPLP” é uma prioridade para a articulação de sinergias ao nível dos E-M da CPLP. ... **A CPLP será o que os E-M desejarem.** Na próxima Cimeira no Brasil deve ser apresentada uma Nova Visão Estratégica, idealmente com uma agenda bem definida e objectivos claros, organigrama e orçamento adequados para a nossa actuação ser relevante e útil para os E-M e os seus cidadãos. Temos de ter outras ferramentas para ganhar maior consistência enquanto Comunidade. Temos de ir mais além. **A CPLP pode intensificar a cooperação para o desenvolvimento de sectores cruciais, das mobilidades do cidadão, do conhecimento científico, da arte e do desporto e para a facilitação dos fluxos de comércio e investimento. Se concretizarmos estes aspectos nos próximos anos, será notável e eficazmente fundador, finalmente, de uma verdadeira Comunidade.**”



Não conhecemos ainda o pensamento da actual titular do cargo, desde NOV2016, a **santomense Dr.^a Maria do Carmo Silveira**, mas depois de ler estas passagens, poucos seriam aqueles que colocariam reservas a um **risonho futuro para a CPLP**, em processo incontornável de afirmação, visibilidade e desenvolvimento.

Mas não será essa uma **ilusória leitura da realidade**? Gostaria de avaliar a convergência das duas visões, mas talvez a realidade seja menos entusiástica do que a da narrativa oficial, como procurarei exemplificar.

Partilho, como muitos, a ideia de que a CPLP tem tido um desenvolvimento periclitante, a que não serão alheios o **curto empenhamento português**, o **indisfarçável desinteresse brasileiro e, mais recentemente, angolano**, bem como as **prementes fragilidades** de toda a ordem, de que sofrem os antigos territórios portugueses, vítimas de vicissitudes várias e crises endémicas dos períodos pós-descolonização, confluentes de um certo desencanto emergente da forte aposta portuguesa.

O imputado **“desvio ou desfazamento”** tem-se manifestado de diversas **formas e protagonismos**.

Ainda no tempo do presidente Lula, o **Brasil** procurou relacionar-se, de maneira prática e eficaz, com o continente africano. Um influente jornal do país¹³, radicava essa política no que chamou *“a dívida africana que Lula começou a pagar”*. Cremos que esta parangona se inspirou, muito mais na crítica implícita do colonialismo português, do que na responsabilidade brasileira, que não detinha, pela importação de mão-de-obra escrava africana durante mais de 3 séculos.

Foi o mesmo Brasil que se antecipou no apoio à internacionalização do português pela CPLP, em JUL2008, ao anunciar um plano para a criação de uma universidade da comunidade dos países de língua portuguesa, prometido pelo ministro das Relações Exteriores, Celso Amorim, durante uma visita à Guiné-Bissau.

Ainda o Brasil, através da sua presidente Dilma, que numa visita a Lisboa, em 2013, ficando instalada no Hotel Ritz, sem sequer se dignou apresentar cumprimentos protocolares aos mais altos representantes do Estado português, isto no mesmo mandato, o primeiro, em que ordenou a exclusão das universidades portuguesas no destino dos bolsiros brasileiros na sua formação pós-graduada. Já com Temer na presidência, este achou-se suficientemente à vontade para anular o encontro que tinha marcado, aquando da deslocação ao Brasil do presidente e primeiro-ministro portugueses para as celebrações do 10JUN2017 junto da colónia portuguesa.

Também num seminário do IDN, realizado em NOV2010, o ministro da Defesa brasileiro, Nelson Jobim, contestou a vantagem do estabelecimento de uma zona de paz e segurança para o Atlântico Sul, em articulação com o Norte e a NATO, como advogavam muitas das entidades presentes, nomeadamente o seu homólogo português, tudo em prol da constituição de um pilar político/doutrinário da CPLP – onde o Brasil não se quer empenhar, tendo em conta um recente acordo que fez com a CEDEAO¹⁴. Fazer depender a importância da CPLP, no século XXI, e o ganho para Portugal que adviria, da consideração do Atlântico Sul como um “lago lusófono a partir do triângulo Brasil-

¹³ Jornal “Globo”, de 22AGO2008;

¹⁴ Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental;

-Luanda-Lisboa”, como o comprovam as duas anteriores referências, é mais um episódio de uma tradicional utopia que amiúde confunde o lusitano desejo com a realidade.

Invoco agora o caso, ainda no campo protocolar, dos **responsáveis timorenses**, na qualidade de anfitriões da Cimeira da CPLP, de 2014, em Dili, colocando os representantes nacionais, PR e Chefe do Governo, perante o facto consumado da entrada da Guiné Equatorial na organização, para já não falar do mal esclarecido caso de expulsão dos magistrados portugueses em funções cooperantes no território, nesse mesmo ano e cuja cooperação judicial só foi retomada em FEV2016, tudo isto por parte de um país que viu em Portugal e justamente, o grande defensor da sua independência nos *fora* internacionais. Anota-se, ainda nessa cimeira, as ausências dos presidentes angolano e brasileiro, ambos, embora mais aquele do que este, adeptos daquela nova admissão. Menção ainda e sem qualquer conotação de crítica ou defesa dos implicados, para o arrastado tratamento judicial de um casal português que aguarda por decisão final dos tribunais timorenses

Em relação à **Guiné**, destaco o caso da tripulação de um avião da TAP, que se viu violentada no aeroporto de Bissau, num incidente que levou à suspensão dos nossos voos para aquele território, durante meses e só há pouco reatados. Anota-se, também, em finais de 2016, a intervenção do ministro guineense da Comunicação Social no sentido de suspender as emissões da RTP, RDP e Lusa, alegando a caducidade do acordo de cooperação no sector assinado entre Lisboa e Bissau, embora, mais tarde, o mesmo governante tivesse recuado na decisão quanto à actividade da Lusa.

Já **Moçambique** não respondeu, pelo menos até à data da elaboração deste texto (OUT17) às *démarches* diplomáticas de Portugal sobre o empresário português desaparecido na Beira há mais de um ano. Por sua vez e ainda que não retaliatoriamente, o governo português suspendeu a sua contribuição anual para o Orçamento do Estado moçambicano (entre 2004 e 2015, Lisboa doou 13,28 milhões de euros nesta linha de apoio — que não inclui os apoios sectoriais na educação e saúde), em linha com o G14 de países doadores, que suspendeu o pagamento para 2016.

Da parte de **Angola**, a declaração presidencial de suspensão, em 2013, da parceria estratégica com Portugal, tendo até o seu Ministro das Relações Exteriores, Georges Chikoti, afirmado¹⁵, que “... a cooperação com Portugal deixara de ser prioritária, em favor de países como a África do Sul, a China e o Brasil”. Lembra-se também que são as autoridades angolanas, as que criam mais restrições e dificuldades na passagem de vistos aos portugueses que têm ido à procura de entrada e trabalho no jovem país.

Desde FEV2017 que a ministra da Justiça, Van Dunem, aguarda carta de chamada para uma visita oficial à ex-colónia, que naquele mês fora cancelada em virtude de o Ministério Público português se ter atrevido a acusar formalmente o vice-presidente do governo de Luanda e ex-presidente da Sonangol, Dr. Manuel Vicente (corrupção activa e bran-

¹⁵ Em entrevista à Televisão Pública de Angola (TPA), em 23OUT2013;

queamento de capitais). Na altura também ainda se falou numa ulterior visita do primeiro-ministro. Acabou o Inverno, acabou a Primavera, está a acabar o Verão... e nenhum governante português pôs os pés em solo angolano, para além da presença do Presidente da República, na referida tomada de posse, onde foi “aplaudido de forma vaiada”.

Ainda agora, no discurso de posse, em 26SET17, do novo presidente, João Lourenço, Portugal ficou excluído da lista dos “principais parceiros” com que Angola contava, incluindo os EUA, Rússia, China e até a Espanha.

É bem revelador das percepções angolanas acerca de Portugal e da CPLP a nota editorial do *Jornal de Angola* de 11MAR2017, ao afirmar, peremptoriamente, num verdadeiro processo de intenções com o fantasma do neocolonialismo, o seguinte: “*A posição que está a ser adoptada pela diplomacia portuguesa apenas vem confirmar os receios de muitos observadores africanos que apontavam para a intenção camuflada de Portugal, desde o início da formação da comunidade, de submeter a CPLP à sua agenda interna, à sua política, à sua diplomacia, aos seus interesses estratégicos, funcionando apenas a Comunidade como trampolim para Lisboa ir buscar mais uns fundos aqui e ali, da União Europeia e de outras estruturas internacionais*”.

Neste quadro, **Cabo Verde** merece uma referência pela positiva. É a ex-colónia com a relação mais próxima com Lisboa e a Europa. Um país que, talvez por menos marcas traumáticas no processo descolonizador, conseguiu compatibilizar a raiz africana da sua cultura e geopolítica, com uma vertente portuguesa e europeia da sua política externa, a que não será estranha a circunstância de ser esse o destino da maioria da sua numerosa comunidade de emigrantes.

Finalmente um reparo sobre o tão falado e criticado **novo AO**¹⁶. Julga-se existir a plena consciência de que a língua não é um património que nos pertença por inteiro e em exclusividade, a nós portugueses. Mas ela também é nossa e o processo que está na génese daquela iniciativa revisora tem sido contestado por pouca clareza e transparência nos seus objectivos e alcance, nomeadamente o da abertura do mercado brasileiro à literatura portuguesa. Certo é que essa diligência representou uma excepção ao caminho percorrido pela língua comum de outras comunidades, como o francês e o anglo-saxónico, que nunca precisaram, nem sequer colocaram em equação, qualquer alteração da sua tradicional forma de escrita, para servirem as respectivas comunidades.

¹⁶ O acordo foi assinado em Lisboa em 1990, resultando o texto da discussão então realizada em Portugal, Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique e São Tomé e Príncipe. A resolução da Assembleia da República n.º 35/2008 aprovou o acordo do Segundo Protocolo Modificativo ao Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, adotado na V Conferência dos Chefes de Estado e de Governo da CPLP, realizada em São Tomé em 26 e 27 de julho de 2004. “O depósito do respetivo instrumento de ratificação foi efetuado em 13 de maio de 2009, tendo o referido acordo entrado em vigor para Portugal nesta data”, de acordo com aviso do Ministério dos Negócios Estrangeiros publicado em Diário da República. O Acordo Ortográfico foi ratificado pela maioria dos países lusófonos, à exceção de Angola e Moçambique. Em Angola ainda não foi ratificado por qualquer órgão político, enquanto em Moçambique já foi aprovado em Conselho de Ministros, faltando ainda a ratificação pelo parlamento. No Brasil, país que, tal como Portugal, estabeleceu uma moratória para a aplicação plena, o Acordo Ortográfico entra em prática em janeiro de 2016;

Não é intuito deste trabalho reabrir, aqui e agora, esse contencioso, mencionando antes outras visões e pontos de vista muito respeitáveis, advogadas por **Eduardo Lourenço**, a ideia de que “*Uma língua não tem outro sujeito senão aqueles que a falam (...). Ninguém é seu proprietário*”¹⁷, corroboradas por **Adriano Moreira**, ao acrescentar que, apesar do valor da língua no PIB e como elemento de união entre os membros da CPLP, é importante que “*cada Estado entenda que a língua não é sua, que apenas também é sua...*”¹⁸.

Independentemente das posições, o facto é que o **novo AO não esgota os problemas e desafios da língua**. Mais preocupante é a dificuldade que o seu ensino e difusão enfrentam por todo o lado, agravada pela séria **situação económica** da maioria dos tais milhões de falantes do português, dos seus altíssimos índices **de iliteracia**, do **diminuto peso que a CPLP tem no plano internacional** ou da sua **escassa presença no universo da Internet**.

Nem tudo é de lançar a perda de inventário. Registe-se, do lado português, o passo positivo representado pelo **protocolo** assinado recentemente entre a **ACL** e o designado **PLP**¹⁹, com o objectivo de promover, defender e enriquecer o léxico linguístico. Todas as diligências são bem-vindas para a projecção da língua dos oito (ou nove com boa vontade), como se constata na programação deste final de 2015: em OUT, os “**Encontros da Lusofonia**”, na Fundação Calouste Gulbenkian, Paris; em NOV, um colóquio intitulado “**Ortografia e Bom Senso**”, organizado pela ACL e, em DEZ, um **congresso internacional em Coimbra**, no qual se defende que ela é “*uma língua de futuro*”. Bons sinais? Certamente que animam, mas há sempre o **perigo de inconsistências e “modismos” sazonais**.

Também **noutros domínios** têm aparecido alguns **projectos e ideias** que atenuam um certo cepticismo.

No plano científico, refira-se o projecto constitutivo do **CIFA – Centro de Ciências Fundamentais** – de cientistas oriundos da CPLP²⁰, com previsão de sede em Lisboa, para uma nova instituição de ensino com a natureza de associação de direito privado sem fins lucrativos, sob os auspícios da UNESCO, portanto com abrangência internacional, integrando o conjunto dos países da Comunidade e cujo programa principal visa os respectivos doutorandos e pós-doutorados, em articulação com universidades e politécnicos nacionais, através da concessão de bolsas de 2 a 4 anos.

¹⁷ Eduardo Lourenço, *A Nau de Ícaro seguido de Imagem e Miragem da Lusofonia*, Lisboa, Gradiva, 1999, p. 124;

¹⁸ Moreira, Adriano, “*Uma Bandeira Marítima para a CPLP*”, Conferência de Encerramento do ciclo “A Comunidade dos Povos de Língua Portuguesa”, Academia de Marinha, Lisboa, 27SET2011;

¹⁹ O **Pórtico da Língua Portuguesa** (www.porticodalinguaportuguesa.pt), a partir de 22OUT2015, passou a ser o canal de emissão de pareceres académicos sobre dúvidas frequentes relativas à língua portuguesa. Esta decisão parte de uma parceria entre o projeto lançado a 10 de junho e a Academia de Ciências de Lisboa, por intermédio do Instituto de Lexicologia e Lexicografia da Língua Portuguesa, que tem a missão de «assegurar ao Governo português consultoria em matéria linguística» (Decreto-Lei n.º 7/78, de 12/01);

²⁰ Conforme Decisão de Conselho de Ministros, de 03SET2015;

Na esfera económica, sublinha-se a ideia que vem da cimeira de Dili, mas ainda por materializar, da desejada **criação de um banco de investimento**, uma espécie de multilateral financeira de desenvolvimento lusófono, virada para o apoio às economias dos países membros, à semelhança do que já existe noutros espaços políticos e económicos no mundo, nomeadamente na América Latina, onde funcionam simultaneamente a CAF, o BID e o BM/IFC, também muito activos nesta zona. Falta dar à luz esse ambicionado apoio financeiro às empresas e projetos que falam português, visando o ajustamento e a **modernização em áreas como a circulação de bens e pessoas, a segurança, o mar, a educação, a saúde, a formação, o turismo e a energia**, e desta forma catapultar a CPLP para além de um destino de mero fórum político-diplomático, sem vocação de **melhoria da vida de milhões de pessoas**.

Na esfera da **segurança e protecção dos recursos marinhos**, há que valorizar a adopção, no início de 2010, da *“Estratégia para os Oceanos”* da CPLP. Num quadro de maritimidade comum a todos os membros, afigura-se essencial que a Comunidade apreenda uma necessidade institucional e paradigmática de acautelar os valores dos seus interesses nacionais e a salvaguarda das soberanias marítimas dos E-M, contribuindo conjuntamente para atenuar um dos mais negligenciados sectores que tem sido apontado com maior frequência na cooperação na área da **segurança e defesa, a cooperação no sector naval e na segurança marítima**. Trata-se de um domínio de cooperação com significativo potencial de partilha e interesse comum, o que não é despreciando, na medida em que é susceptível de acrescentar valor ao desenvolvimento e à segurança marítima do conjunto dos países, todos marítimos, da CPLP.

Neste **domínio específico do mar** muitas ideias e proposituras têm vindo à baila. Mas esses projectos pouco têm passado das **meras declarações de intenção e proclamações de ocasião** por parte das autoridades políticas.

No entanto, têm surgido **ideias interessantes**, que merecem uma enumeração breve: **bandeira marítima da CPLP; afirmação internacional da APLOP²¹, com a respectiva “Marca”**; protocolos de **cooperação e intercâmbio científico** nos processos de **candidatura à extensão das respectivas plataformas continentais** e correlacionada obtenção de direitos de exploração económica dos recursos marinhos; projectos **no âmbito da segurança marítima relativos à interligação de sistemas de controlo, de acompanhamento e de informação do tráfego marítimo**, visando articular capacidades e sinergias importantes na nova ordem internacional pautada por ameaças difusas e assimétricas, mediante **activação de acções de busca e salvamento marítimo (SAR)**,

²¹ Associação dos Portos de Língua Portuguesa”, criada em 13MAI2011, é uma associação de direito privado, sem fins lucrativos, que se rege pelos Estatutos, pelos regulamentos internos aprovados em Assembleia-Geral e pelos regimes jurídicos aplicáveis às Associações dos Países da CPLP nos quais se localizam ou venham a localizar-se a Sede, Delegações ou Filiais onde se pratique qualquer ato jurídico em nome da Associação. A Associação tem a sua sede em Lisboa, nas instalações da APP- Associação de Portos de Portugal.

^{Constituída} por tempo indeterminado, tem por objecto assegurar a defesa e a promoção dos interesses dos seus associados e contribuir para o desenvolvimento e modernização dos seus portos;

luta contra a pesca ilegal, tráfico de seres humanos, tráfico de drogas e o combate contra todas as formas de crime transnacional organizado; ainda que extravasando o exclusivo domínio marítimo, a **cooperação ao nível da Defesa e Segurança** tem sido testada através dos **Exercícios Militares Conjuntos e Combinados da série “Felino”**, que se realizam desde 2000, em regime de rotatividade, pelos diferentes países da CPLP e cuja edição de 2017 ocorreu em SET, no Brasil (Academia Militar das Agulhas Negras, Resende, Rio de Janeiro), com **objectivos de treino da interoperabilidade e reforço da cooperação técnico-militar**, em ordem à participação nas operações de paz nos países do Atlântico Sul; a **criação da Feira do Mar** da CPLP, cuja primeira edição deveria ter lugar em Portugal, em 2017, não se dispondo de informação relativamente à sua efectiva realização, a segunda edição prevista para a Guiné Equatorial em 2018, e a **criação do Portal Electrónico** da CPLP para os Assuntos do Mar, como plataforma de concertação e divulgação entre os Estados-Membros; a **“Declaração de Belém”**²², aprovada em 13JUL2017 na Torre que lhe deu o nome, comprometendo a Europa, Brasil e África do Sul, na **cooperação e investigação em projectos científicos no Atlântico Sul**, com Portugal a aguardar neste âmbito a criação do Centro Internacional de Investigação do Atlântico (**AIR Center**), nos Açores, prevista para 2018; o convénio luso-brasileiro para a fundação do referido centro, concebido como grande centro internacional de investigação; etc.



Figura 2 - Evolução da Componente de Defesa da CPLP

²² Esta Declaração pretende ser uma extensão da *Declaração de Galway*, assinada em MAI2013, entre a UE, o Canadá e os EUA, com o objectivo de desenvolver estudos associados à interacção entre os oceanos Atlântico e Ártico, designadamente no respeitante às alterações climáticas, segundo um comunicado da Comissão Europeia de 2013. Agora, trata-se de um compromisso dirigido “para o Atlântico Sul e que vai estender o quadro de investigação científica e de estudo na área dos oceanos;

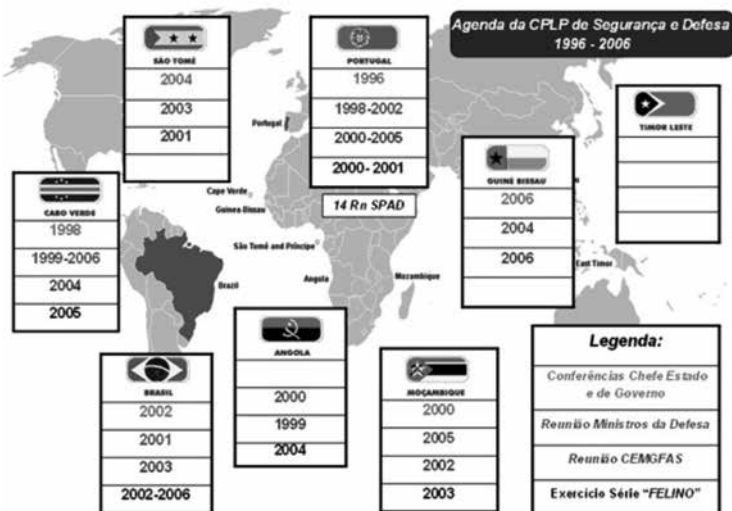


Figura 3 - Agenda da Componente de Defesa 1996-2006

Também é verdade que em Dili (18MAI2016) os ministros do Mar da CPLP aprovaram um **Plano de Ação para a “Estratégia da CPLP para os Oceanos”**, documento auto-definido como *“visão integrada e holística destinada a promover o desenvolvimento sustentável dos espaços oceânicos”*, aliás, um esquecimento bem lembrado na última cimeira no Brasil (Brasília, 30OUT-01NOV2016), apelando aos governos e ao secretariado-executivo a mobilização dos meios financeiros e técnicos para a sua aplicação.

A declaração de Díli salienta ainda a importância do trabalho em conjunto, no âmbito da ONU, e a “transversalidade dos assuntos do mar”, o que exige mais coordenação e diálogo intersectorial entre várias áreas, da defesa ao ambiente, das pescas ao turismo, transportes ou ciência e educação.

O texto não esquece o *“potencial que os recursos do mar representam para o crescimento económico dos Estados-Membros”* e, neste quadro o *“papel crucial do setor privado para a expansão da economia azul”*. Problemas como o lixo marinho, o impacto da subida do nível médio das águas do mar nos países insulares, a necessidade de preservar e conservar o ambiente marinho, são outros dos aspetos destacados na declaração conjunta.

Menciona ainda um conjunto de áreas prioritárias, incluindo a **criação de um Centro de Estudos Marítimos** e a preparação de um **Atlas dos Oceanos da CPLP**, instrumentos que podem *“contribuir para o aumento do conhecimento da sociedade civil sobre os oceanos”*. No que toca ao tema da **plataforma continental**, os Estados-membros comprometeram-se ainda a *“concertar esforços para a partilha de informação relevante e promoção de atividades de capacitação”*.

Apostam ainda na projeção internacional da CPLP através dos oceanos no **desenvolvimento de clusters marítimos**, como factor dinamizador do *“desenvolvimento do*

setor privado e da economia azul através da partilha de experiências e sinergias” e a “criação de parcerias empresariais inovadoras e competitivas em atividades económicas ligadas ao mar”, como vectores de referência do plano de acção.

Estes e outros apelos têm sido contrariados, na prática, pelo facto de o **mar** ter sido **abordado pela CPLP como uma “quinta prioridade”**, embora se admita que hoje haverá uma maior consciência de que ele permitirá aos respectivos países terem uma visão de futuro que dificilmente terão sem ele, na medida em que pode ser um catalisador de ambições comuns de desenvolvimento global, quer político, quer económico.

Do ponto de vista estratégico, e o preceito é válido para cada Estado-membro e a CPLP no seu conjunto, a opção pelo mar deve ser de médio e longo prazo, independente de ciclos políticos, sustentável e encarada sob a óptica do exercício do poder geopolítico e económico, mas também uma oportunidade de fórum de projecção de conhecimento e investigação, por enquanto pouco aproveitado, recordando no tocante à Comunidade, os projectos do Atlas dos Oceanos e do Centro de Estudos Marítimos, previstos na “*Estratégia da CPLP para os Oceanos*”, de que se aguardam os difíceis partos.

É verdade que os ministros do Mar da CPLP aprovaram, em MAI2015, um plano de acção para a implementação dessa Estratégia, exortando os seus governos e o secretariado-executivo a mobilizar meios financeiros e técnicos para a sua aplicação, mas os **resultados continuam escondidos** e o mesmo se poderá dizer, aliás, da nossa “*Estratégia Nacional para o Mar 2013-20*”.

Estas questões, nomeadamente a tal **dislexia entre as proclamações e realizações**, e, em especial, aquelas que suscitam mais preocupação e desafiam o tal futuro da CPLP, constituem o principal objecto do próximo capítulo.

4. Um futuro com interrogações

Há **duas dimensões susceptíveis de nos diferenciarem**, enquanto país. Refiro-me à UE e à **Lusofonia**, a carecerem de uma necessária articulação entre ambas, exequível e desejável.

A presença portuguesa na UE não deve, por isso, apagar a nossa outra presença na CPLP. **A lusofonia é uma das formas de Portugal contribuir para a União, mas também de Portugal fortalecer sua influência junto dos parceiros europeus**, o que tem pleno cabimento se pensarmos que a língua portuguesa é a terceira língua do hemisfério ocidental mais falada no mundo e a mais difundida no hemisfério sul.

Este **conceito da Lusofonia** merece uma nota clarificadora e complementar. Trata-se de um universo de algumas identidades culturais existentes em países, regiões, Estados ou cidades falantes da língua portuguesa, incluindo Goa, Damão e Diu e Macau, e também por diversas pessoas e comunidades em todo o mundo.

Alguns teóricos que a estudam advogam que temos de **entender a lusofonia no presente**, isto é, sem o peso dos factos históricos que lhe deram origem, o que na minha

modesta opinião, se assemelharia a uma mera realização laboratorial sem o conteúdo socio-histórico que não pode deixar de incorporar.

Creio não ser possível pensar na **lusofonia** sem ter em conta os cinco séculos de Império e Portugal como colonizador. Ela é, para o bem e para o mal, quer se queira ou não, **fruto do Império**. Mais assertivo do que a conhecida afirmação do Prof. Eduardo Lourenço de que nos “... *desfizemos do Império como se fosse uma camisa velha* ...”, será dizer que não o conseguiremos verdadeiramente porque o Império nos moldou, enquanto povo, no passado, tal como a falta dele nos vai moldando o presente. Um Império que renegamos ou exaltamos consoante as nossas perspectivas de vida e credo político, mas raramente conseguimos abordar com profundidade o que ele foi efectivamente e o que dele ficou e resta, como bem elucida a recente polémica acerca do colonialismo racista português.

Um desses “destroços” é a língua portuguesa, a marca mais permanente da colonização que empreendemos e do lado colonizado também é verdade que, uma vez obtida a independência, seria demasiado tarde ou cedo para escolherem outra língua que não o português como sua língua oficial. O que não significa que o conceito de lusofonia se resume ao uso comum de uma língua, embora seja importante para nos aproximar e podermos partilhar também valores sociais e éticos, caso contrário de nada servirá, na medida em que a **língua comum deve permitir que possamos trabalhar em conjunto para o bem dos povos**.

Sabemos que alguns analistas depreciam o arquétipo da lusofonia, chegando a classificá-la como um “logro”, uma “*forma torpe de neocolonialismo*”, a “última marca de um império que já não existe”, posições estas talvez mais compagináveis com uma certa aversão à cultura lusófona em geral e nacional em particular. Dentro da mesma linha, outros, a propósito dos problemas da transportadora aérea nacional²³, advogam que a “... *A TAP e a lusofonia são as muletas tradicionais da miséria interna: a lusofonia, de facto, não existe e a TAP falida. Não importa: a nossa putativa importância no mundo continua a ser um bom pretexto para o sentimentalismo de cançoneta e algumas palhaçadas na praça pública. O contribuinte, esse, que se lixe. Sopra por aí um vento de loucura* ...”. Também aqui pensamos que a clarividência analítica enferma de algum enviesamento sócio-histórico, e que, por isso, se cataloga de redutor, por fidelidade à elegância.

Isto não obsta a que se reconheça que a **ideia de lusofonia** não continue, salvo melhor opinião, a **pecar pela falta de visão e pensamento comungados pelos membros**, causando até algum incómodo àqueles que não se conseguem desprender da imagem que o termo contém em si de uma génese portuguesa de centralidade e origem lusa. A confirmar este sentimento atente-se a clareza das palavras de Eduardo Lourenço: “*Não sejamos hipócritas, nem sobretudo voluntariamente cegos: o sonho de uma Comunidade de Povos de Língua Portuguesa, bem ou mal sonhado, é por natureza (...) um sonho de raiz, de*

²³ VASCO PULIDO VALENTE, IN “AS CENAS DA TAP”, POR “PÚBLICO”, DE 02MAI15;

*estrutura, de intenção e amplitude lusíada*²⁴, constitutivo de uma certa impedância à sua revitalização.

A sobrevivência da lusofonia passará por um olhar com nova lente, que nos habilite a captar um espectro mais amplo da realidade, alargando o conceito de uma mera comunidade linguística a um reino que se vai formando por espaços e povos, cuja importância estratégica resulta, mais do que da perspectiva de passado, da realidade presente e futura, assente na criação de uma matriz linguístico-cultural de dimensão plural e uma base comum que cimente, no espaço e na cultura, um potencial de cooperação multiplicador do campo de acção de cada membro, sem condicionar ou subordinar cada um deles.

Concordamos com Eduardo Lourenço, quando refere que “*o passado também tem futuro*” e, nesta linha, a “**Lusofonia**” **deverá ser vista como um projecto que se estende no eixo do tempo**, com uma concretização no passado, realidade no presente e **potencialidade a explorar para o futuro**, não se devendo, nem podendo, perdurar a amarra ao tempo nostálgico do “*mundo português*”, a chamar-nos à razão de que o **imaginário lusófono virou, definitivamente, o da pluralidade e diferença**.

Para esse **novo olhar** é importante perceber as **ideias e pontos de vista dos nossos parceiros**, que se revelam em intervenções públicas e entrevistas²⁵, como é o caso de Salimo Abdula, presidente da confederação empresarial da CPLP. As suas afirmações ajudam-nos a reflectir com um pouco mais de realismo sobre o que pode estar verdadeiramente em jogo, como se infere das seguintes linhas de força modeladoras de um futuro para a Comunidade:

- a) A CPLP, sem uma **componente económica forte**, pode cair trôpega e insuficiente para fortalecer a cultura e a sua influência no mundo;
- b) **Portugal tem a desvantagem de ter sido um país colonizador**, que sempre marca alguma **desconfiança**, mas a **vantagem de ser um parceiro que está na Europa** – com o acesso à tecnologia, à influência política global e que pode transportar e ajudar os outros países;
- c) **A CPLP não pode ser só Portugal** e o **Brasil tem de lhe dar mais importância e prioridade**;
- d) Há que pôr de lado o passado e **olhar o presente e o futuro**;
- e) A construção da comunidade de livre circulação na CPLP precisa de **vontade política para acabar com a inércia e os vistos**, responsáveis pela preferência dos jovens africanos (dos 15 aos 35 anos) pela SADC;
- f) Quanto melhor for a Alemanha, mais a Europa vai crescer e **Portugal é um país que se olha com alguma preocupação**;

²⁴ Eduardo Lourenço, “*A Nau de Ícaro seguido de Imagem e Miragem da Lusofonia*”, Lisboa, Gradiva, 1999, pp. 162/163;

²⁵ Conduzida por Nuno Saraiva, in “Diário de Notícias”, de 19AGO15;

- g) Os portugueses têm as infraestruturas ideais, um clima ideal, culinária e gastronomia supra, que pode ser a grande meca do turismo para a Europa, mas é muito auto-destrutivo e tem de criar auto-estima, aliás um problema lusófono;

Afigura-se uma síntese bem elucidativa do renovado ambiente comunitário e que nos conduz a uma consequente e inevitável conclusão, para não dizer juízo de valor: *só assumindo a diversidade*, bem como as **diferenças culturais, históricas e simbólicas**, poderemos continuar a dar algum sentido à existência e construção de uma **verdadeira comunidade da Lusofonia**²⁶, como um **reino imaginário de partilha, fraternidade e desenvolvimento**, constituído por diversos países e comunidades de falantes do português.

Só nesse espaço cultural, não apenas empírico, mas intrinsecamente plural definidos pelos novos imaginários, *é* que um qualquer sonho de comunidade e proximidade estará destinado a cumprir-se, ou não. Só com **linhas de acção muito concretas**, se conseguirá dar **resposta aos múltiplos e actuais desafios da Lusofonia**, nomeadamente no plano da concretização de **iniciativas com valor económico e empresarial** e da **promoção da cooperação em diversos domínios, incluindo a ciência e investigação, as tecnologias, o ensino, a saúde e a segurança**, a par da **obtenção de um estatuto internacional de produtor de paz e estabilidade, reconhecido pela ONU e outras organizações internacionais de âmbito regional, como a UA**.

Para este **móbil político** há que convocar a **contribuição da “sociedade civil”**, das **comunidades académicas** e dos **cidadãos em geral**, sob pena de poder degenerar num conceito vazio de sentido para a maioria das populações dos Estados-membros.

Por exemplo, em ordem a preencher esse sentido, porque não a **criação de uma televisão lusófona e internacional**, a que Portugal, o Brasil e Angola poderiam dar o pontapé de saída, uma ideia exequível, especialmente se concretizada pelo **sector privado** e não pelas habituais burocracias estatais. A confirmação deste potencial e a compreensão da necessidade, já os conseguiu a mais antiga instituição universitária da Europa – a Universidade de Salamanca, fundada em 1218, ao abrir escolas em Portugal e, também, no Brasil (Cuiabá), inscritas no seu roteiro de expansão internacional.

Há também que reconhecer que a pertença à CPLP não garante, de *per si*, que exista unanimidade acerca do seu principal papel e de uma conjugação completa de interesses e de políticas externas destes países. A Comunidade Lusófona tem que vencer dificuldades, incluindo as de cariz estrutural, resultantes, em larga medida, da já referida **pertença dos Estadosmembros a outros espaços regionais com estratégias e interesses próprios e diferenciados**. Explicitando: o Brasil não pode descartar o Mercosul, Moçambique não pode desvincular-se da “*Commonwealth*”, a GuinéBissau, S. Tomé e Príncipe e até Cabo Verde, não se alhearão da atracção do espaço da “*Francofonia*”, conexões que Portugal também não pode ficar imune, como no caso da UE e da NATO.

²⁶ Em 2005, numa reunião em Luanda, a CPLP decidiu o 05MAI para comemoração do Dia da Cultura Lusófona pelo mundo;

Os tempos de hoje são outros. **A globalização desgastou a imagem atractiva de Portugal, a Europa está em crise e afirmaram-se novas dinâmicas regionais.** A trajetória dos países da CPLP é disso prova cabal. Procuram o seu lugar em novos equilíbrios regionais. Os interesses em jogo, muito guiados pela perspectiva económica, já deixaram **para trás a realidade de 1996**, introduzindo uma dimensão económica nunca sonhada aquando da constituição, **pautada, então, pela sedutora linha de cooperação tradicional baseada no conhecimento mútuo forjado por laços históricos.**

Essa perspectiva económica não deixa de ter razão de ser. Basta lembrar que as **oito economias do Bloco Lusófono** valeram, em 2016, 2,1 biliões de euros e têm uma população total de 271 milhões de pessoas. Se as nações que integram aquele universo constituíssem um único país, este seria a **7ª maior economia do mundo**, à frente da Índia, Itália, Canadá ou Rússia. Daí que faça sentido a ideia de que todos os países lusófonos teriam a lucrar com o **fortalecimento da articulação entre si**: cada um deles se tornaria menos dependente do bloco regional em que está inserido e ganharia um peso internacional totalmente diferente. Juntos, passariam a constituir um bloco organizado com voz activa no globo. Mas não chega efabular, é preciso ter a vontade de realizar um **plano estratégico** que viabilize essa **visão de conjunto**.

Mau grado esta prevalência do mundo económico a determinar o trajecto futuro, a **CPLP** não deverá deixar de se assumir como uma **organização global, multissetorial, pluridisciplinar e global**. E, ao fazer esta referência, lembramo-nos de outro elemento que nos liga: o **Mar**, um domínio no qual a CPLP poderia partilhar uma **visão comum** para o **desenvolvimento sustentável das actividades marítimas, com impacto ambiental, social e económico**.

Teremos de ser discernidos na valoração e avaliação que cada país dá à sua participação na Comunidade, devendo estimular-se a cooperação económica, social e técnico-científica, de modo a favorecer um melhor ambiente e receptividade para fomentar as convergências políticas.

Razões haverá para subscrever a preocupação expressa pelo Prof. Adriano Moreira, ao declarar: “... *E por tudo isto justificadamente inquietos com a deriva em curso da CPLP...*”²⁷.

V – Um balanço e sínteses conclusivas

De um ponto de vista mais político de evolução da própria CPLP, não deixando nunca de ser importante uma maior aproximação entre todos os povos, tal não exclui também uma **maior e mais intensa relação económico-comercial** entre todos, onde, evidentemente, por tudo quanto já referido e o mais subentendido, o **mar** não deixará nunca de assumir um papel crucial, nomeadamente nos **sectores dos portos** (cooperação nas boas práticas de administração portuária e de sistemas de informação e automação

²⁷ “*A sociedade de geografia e o conceito estratégico nacional*”, conferência proferida na sessão de assinalamento dos 140 anos da Sociedade de Geografia de Lisboa, em 28JAN2015;

e formação de um grande armador), **transportes marítimos** (uma bandeira da CPLP) e **investigação científica dos oceanos** (extensão das plataformas continentais dos Estados-membros).

A CPLP tem países de grande **heterogeneidade ideológica e de dimensão**, pelo que não é de espantar que tenha sido difícil encontrar um **denominador comum**. Falamos de uma organização internacional possível, de países com vários níveis tecnológicos, que deve assumir-se como **estrutura de cooperação para o desenvolvimento**.



Este tipo de organizações tem vantagens, ainda para mais quando partilham um passado, uma história, uma língua e uma relação pós-colonial, comuns. Mas há que reconhecer a existência de obstáculos e dificuldades, nomeadamente ao nível das **assimetrias** e diversos **níveis de desenvolvimento económico e social** entre os seus membros.

Também é natural que os países tendam a organizar as suas políticas externas na base das **prioridades próprias**, Portugal na UE, Angola na SADC, Moçambique na Commonwealth, Guiné-Bissau e a Guiné Equatorial, na francofonia e CEDEAO, o que faz reverter para a **CPLP estratégias de natureza mais fragmentária do que comum**.

Em vários **sectores técnicos**, tem sido possível trabalhar de forma positiva, como a **educação, transportes ou formação profissional**. Neste campo, as coisas funcionam razoavelmente, o que para países com menos recursos é extremamente positivo.

Contudo, a aposta não está antecipadamente ganha. A **fragmentação das estratégias**, a **heterogeneidade dos níveis de desenvolvimento** e o **consequencialismo da globalização** levam alguns membros a ter naturais **interesses estratégicos próprios**. **Brasil, Angola e Moçambique** são disso exemplo. Como de tal facto é prova a crise económica que varreu Portugal. Casos que levaram a agendas autónomas e, no caso de Lisboa, a uma fragilização internacional das suas posições por via das dificuldades orçamentais.

A adesão à organização da **Guiné Equatorial**, em 2014, é um processo que condensa esta realidade moveidça. Malabo teve **patrocinadores** fortes como **Angola, São Tomé e Príncipe e Guiné-Bissau**, dado o país de Teodoro Obiang lhes ser vital para o controlo do sistema de transportes e comunicações no sensível Golfo da Guiné. E Luanda, a partir da Guiné Equatorial, passa a dispor de uma “varanda” sobre a Nigéria, país com o qual tem uma rivalidade geopolítica.

Finalmente, o **Brasil**, outro dos mentores da adesão do regime de Obiang, jogou a carta dos **interesses**. Lula da Silva visitou Malabo como Presidente e voltou, em 2011, como representante de uma missão oficial em plena ofensiva do seu país na África subsariana, nomeadamente das construtoras atentas às oportunidades das obras de infra-estruturas. “*Negócios são negócios*”, segundo Celso Amorim, ministro das Relações Exteriores com o presidente Lula. Pode ser, mas com essa adesão, a **dimensão de defesa do Estado de direito da CPLP ficou prejudicada**, razão para que este seja um caso a merecer especial atenção no tocante à evolução política do país nos próximos tempos, a justificar um sério escrutínio do respeito pelos princípios democráticos e da luta contra a corrupção, mais do que a questão da língua comum da CPLP.

A este propósito, ouçamos o lamento do Embaixador Seixas da Costa²⁸: “... *A entrada da Guiné Equatorial contra a vontade de Portugal mostra que os valores determinantes são os de uma real política de interesses, a Guiné Equatorial desmobilizou a CPLP, a identidade ética foi muito afectada pois a Carta Constitutiva da Comunidade defende o tendencial respeito dos princípios democráticos.*”.

É verdade que Portugal deve ser proactivo, mas se a **CPLP** não representar um **valor acrescentado para o Brasil**, dificilmente passará da “cepa torta”. E pode ganhar o Brasil? O Brasil tem no plano bilateral relacionamentos que dispensam a tutela de uma organização multilateral, **na CPLP tem a língua portuguesa que pouco lhe acrescenta ao que consegue obter no plano bilateral**. Por isso será legítimo desejar que Portugal entusiasme mais o Brasil na CPLP, numa conjuntura adversa tendo em conta a atribulada situação política com que internamente se vem debatendo o grande e adiado país, quiçá **demasiado grande para precisar da CPLP** (está no G20, no Mercosur, entre os grandes emergentes dos BRIC, com a Rússia, Índia e China, e acalenta a um posto permanente no Conselho de Segurança da ONU), uma Comunidade acessória, nesta agenda de *realpolitik*, embora lhe tenha servido, décadas atrás, para se afirmar no Atlântico Sul. Mas hoje os motivos dessa afirmação são outros.

Apesar de tudo, a **CPLP** pode ser um **actor no domínio da energia**, com uma população de 250 milhões de habitantes, equivalente a 3,6% da população mundial, com 3,9% do PIB mundial, e uma produção de 6% do petróleo mundial e de 1% do gás. Dentro de 15 anos, com São Tomé e Príncipe, a Guiné-Bissau e o Norte de Moçambique com as terceiras maiores reservas do gás do mundo, a CPLP poderá congregar 20% da

²⁸ Cf. artigo de (Por)NUNO RIBEIRO, in “PÚBLICO”, DE 17JUL16;

produção de gás e petróleo a nível mundial, como alguns antecipam. Claro que não é a CPLP quem vai fazer frente ao domínio da OPEP, mas pode-se fazer um cruzamento de investimentos, abrir um caminho que pode tornar o Atlântico Sul uma espécie de triângulo florescente para a CPLP.

Este argumento tenta-nos a dizer que o posicionamento geográfico dos países da CPLP, a sua distribuição por todos os continentes, mas ainda mais relevante a sua distribuição por todos os Oceanos, permite antever uma influência estratégica e um domínio de uma área de Mar que é das maiores do planeta. Assim se poderia **estender o desígnio do Mar que Portugal tem assumido a uma nova dimensão, a dimensão da lusofonia**. Este posicionamento estratégico deve ser encorajado por todos, a fim de tornar o **universo dos países da lusofonia também o universo privilegiado da Economia Azul**.

O **aprofundamento desta relação com o Mar** representa **ganhos para todos** os participantes e uma visibilidade crescente da sua actuação em todas as organizações que têm capacidade de ajudar a talhar para o futuro da Humanidade, a sua relação com os Oceanos.

Será nos Oceanos que o Homem encontrará o seu futuro desenvolvimento e a sustentabilidade que será necessária para a crescente população mundial, que por coincidência terá no Universo da lusofonia, com destaque para o Brasil, uma das maiores taxas de crescimento populacional. Também vários países como o minúsculo Luxemburgo, têm uma crescente população de origem portuguesa, o que deixa em aberto novas adesões ao universo lusófono da CPLP.

Devemos cativar a comunidade internacional para um olhar sobre a CPLP como muito mais que uma mera associação dos Estados que a compõem pela sua língua, mas também pelo seu **potencial desígnio comum: o Mar**. Agora que já entrou na idade adulta (dos 21 anos), este pode ser o tempo da CPLP passar a ser reconhecida por novos valores e impor-se neste e noutros domínios para se criar **uma nova era de oportunidades para os seus Estados, para os povos que os constituem e para o futuro da Humanidade**.

Para tal, que é muito, e à semelhança da UE, salvaguardadas as devidas diferenças relativamente à arquitetura institucional, também na CPLP seria importante que houvesse **objetivos comuns e partilha de recursos** e instrumentos ao serviço do desenvolvimento e da cooperação multilateral e bilateral. E, claro, deveria existir um **orçamento de funcionamento** mais robusto e muito mais **projetos comuns**.

Acresce e não obstante os constrangimentos derivados da pertença ao espaço europeu, o avançar para uma **cidadania no espaço da lusofonia**, seria um acto de abertura muito importante que honraria a nossa história comum e ajudaria a eliminar os fantasmas do passado. Facilitar a **circulação dos cidadãos lusófonos** significa também simplificar os processos burocráticos e gerar medidas de confiança que permitam que estudantes, empresários e cidadãos em geral possam sentir como seu os espaços geográficos que são a sua casa natural.

VI – Notas Finais

A valoração da **CPLP** por parte das populações dos países que a integram oscila, de uma forma muita genérica entre os que lhe encontram **razão de existência** e os que **não lhe visualizam futuro**. Entre os que lhe descobrem algo em comum pelo facto de falarmos a mesma língua e aqueles que denunciam o distanciamento de uns em relação aos outros. Uma **CPLP** deve existir para que o português vire uma **língua** não só dos nossos países individualmente, mas sim do mundo: para torná-la um **passaporte**. Aqueles que também consideram o português poético, complexo e apaixonante e a riqueza aumenta ainda mais quando se enxerga a **diversidade e particularidade cultural que cada país da CPLP adiciona ao idioma**, pois cada um deles tem um português diferente e características únicas. Portanto, uma CPLP deve existir para criar um intercâmbio cultural entre esses países. Numa outra perspectiva menos “cultural”, situar-se-ão aqueles que não vislumbram na Comunidade qualquer interesse político, quando muito económico.

Somos tentados a defender a **bissectriz** do ângulo cujos lados foram assim caracterizados, como seria o caso de uma **CPLP focada na cooperação** entre os seus membros, **promotora continuamente da língua portuguesa**, uma organização **comprometida com uma visão de desenvolvimento** e de promoção dos princípios e ideais visados, mas sempre **inclusiva**. Uma CPLP empenhada numa verdadeira **luta contra as desigualdades sociais, económicas e políticas existentes nos seus países-membros**, e, por aí, **mais presente na vida dos seus cidadãos e respectivas sociedades civis**.

Passados cerca de 40 anos das independências das ex-colónias portuguesas em África, as realidades mudaram em todos os sentidos. Mudanças obviamente políticas, em crescente grau económicas e significativamente em termos de comportamentos, atitudes e valores, menos a convicção de que Portugal parece ser actualmente o membro da Comunidade, que mais importância dá à mesma, associando-lhe parte da sua identidade e estratégias particulares.

Efectivamente, é para nós, de **interesse estratégico, económico e político, o reforço das relações com as ex-colónias portuguesas**, com ganhos possíveis para as partes envolvidas. Mas há que definitivamente olhar para a África lusófona como uma componente do continente africano. Mais, ter a noção de que a África lusófona é **heterogénea**, no sentido em que são África e Áfricas, antes de mais, e lusófonas apenas depois, cada uma à sua maneira, como será útil não esquecer.

Mas, talvez mais prioritário ainda, é que Portugal olhe para si e o que é hoje. Há que fazer uma reflexão sobre a sua inserção no mundo, sobre os problemas de um pequeno Estado, a caminho para uma certa exiguidade, cuja viabilidade deve passar pela colocação da sua soberania ao serviço da comunidade internacional, relembando-nos sempre, neste tempo tórrido, da importante herança lusófona e do papel da língua e da cultura como activos importantes dessa soberania, como o Prof. Adriano Moreira não se cansa de sublinhar

Apesar da escassez de recursos materiais e financeiros, que o pode fazer derivar para a condição de “Estado exíguo”, **Portugal** tem todo o **interesse em apoiar a cooperação política, económica, cultural e até de defesa, com os países lusófonos**, assumindo assim uma posição de charneira com interesse no relacionamento com a CPLP, bem como com os países africanos “não lusófonos” e ainda com as suas organizações regionais.

No momento do lançamento da CPLP, imaginou-se que os motores da organização seriam o Brasil e Portugal. Hoje, a situação alterou-se, com as debilidades portuguesas a serem substituídas por uma Angola e, mesmo Moçambique, em crescente esforço de afirmação e consequente defesa dos seus interesses mais directos, com um Brasil à procura da confiança perdida que foi alguma soberba.

Até por isso, é tão importante a regeneração económica e a recuperação de alguma relevância política do nosso país, para que o Sul não chame a si o exclusivo das virtualidades que a CPLP ainda vai potencialmente conservando.

A **CPLP**, para vingar no mundo globalizado, só o pode porfiar enquanto organização comprometida com **objectivos comumente partilhados**, e só conseguirá alcançá-lo se dispuser de uma **estratégia e visão política globais**, com **instrumentos institucionais inovadores e meios orçamentais à altura**, tudo o que lhe tem faltado até agora. Só assim conseguirá dar resposta aos múltiplos desafios que hoje a confrontam, nomeadamente o **reforço da língua** e a dinamização de **parcerias e projectos a todos os níveis do ensino, investigação e cultura**, pois só estes asseguram a “eternidade” que o económico não garante.

Trabalhar para a promoção do desenvolvimento de cada um dos parceiros, admitindo e respeitando igualmente as opções de alianças e de estratégias de cada um dos membros, é o que se pode ambicionar e esperar da CPLP, uma simples e modesta opinião do autor desta comunicação e cidadão comum, que conheceu todos os países fundadores, por via da prestação de serviço militar ou em visita oficial.

Em resumo, uma **plataforma internacional e espaço de cooperação** entre os povos e as instituições civis. Uma organização intergovernamental adequada, útil e produtiva, subsumida num quádruplo pilar: **concertação política ou institucional; língua**, com nova projecção; **cooperação** a aprofundar entre países e seus importantes agentes, como autoridades judiciais, universidades, escolas, instituições culturais e sociais; e a **esfera do económico e empresarial** na perspectiva do desenvolvimento e de abertura de novos horizontes.

Aí encontraremos, todos, o alento para continuar a discussão da **lusofonia** e a força motriz para que ela se possa cumprir cada vez mais, enquanto **caminho de convergência** entre todos os povos falantes de língua portuguesa, **nos planos cultural, social, económico e político**. Nunca desistir dele, porque também na lusofonia, “*o caminho faz-se caminhando*”.

É preciso conceder uma atenção próxima às **comunidades lusófonas que vivem fora da CPLP** e realizaram em JUN2017 o seu primeiro encontro. É preciso envolver

mais os 64 Observadores Consultivos, que são em regra organizações não-governamentais, comprometidas com os valores da CPLP.

Como, perguntará o leitor. Da nossa parte e numa simples proposta, julgamos que é preciso: alargar a cooperação a áreas como a **energia** ou os **oceanos**; fortalecer o pilar da **cidadania**, facilitando a mobilidade e a circulação, o **intercâmbio académico e profissional**, a **portabilidade dos direitos sociais**; através disto e de outros domínios de intervenção, colocar a **CPLP nas mãos da juventude**, isto é, do futuro.

Como janela de oportunidade, **Portugal deve continuar** neste projecto, **de corpo e alma, também da lucidez e pragmatismo** que defendi no início, **como um, um apenas, entre iguais**, com todo o empenho e querer. Só com uma nova injeção de energia e de ideias para se revitalizar a CPLP poderá **contrariar um destino de declínio que, hoje, alguns já lhe vão vaticinando**.

Infelizmente, têm emergido argumentos para essa descrença. A grande heterogeneidade ideológica e de dimensão têm dificultado a busca de um denominador comum entre os vários países, a que acresce a sua natural escolha e organização das respectivas políticas externas na base das prioridades próprias, sendo que as de Portugal não coincidem com as de Angola, nem as do Brasil com as de Moçambique e por aí adiante.

Não o afirmamos com satisfação, mas julgamos não insultar a realidade dizendo que, duas décadas após a sua criação, a **CPLP ainda continua em estado embrionário... ou** comatoso – mantendo-se as relações entre os seus Estados-membros reduzidas ao bilateralismo despromovedor daquela plataforma, também ele a revelar falta de fluidez e reciprocidade em vários casos.

A última cimeira em Brasília foi demonstrativa da irrelevância da CPLP para as respetivas populações e seus agentes – sociais, culturais, económicos e políticos.



Foto de família dos chefes de Estado e de governo da CPLP | Foto “DN”, de 01NOV16

Se a situação persistir, continuaremos a assistir às declarações e documentos oficiais instando à realização de reunião dos Ministros responsáveis pela coordenação das diversas áreas. Por exemplo, nos assuntos do mar, com proclamados objectivos de coordenação de posições em *fora* da Comunidade Internacional e acompanhamento das acções para a gestão sustentável dos oceanos. De que vale apelar à constituição de centro de estudos marítimos e de plataforma de partilha de informação e conhecimento do Mar, que agregue as unidades de investigação dos centros de estudos universitários dos Estados-membros no sentido da dinamização da produção científica, da constituição de uma rede de informação e da compatibilização de bases de dados, se as intenções não saírem do papel.

Apesar de algumas iniciativas já realizadas entretanto – nomeadamente: Conferências dos Ministros responsáveis pelas Pescas da CPLP, Simpósios das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa ou Encontros de Portos da CPLP –, cabe perguntar por que, nestes últimos anos, não se avançou de forma efectiva. A resposta talvez se descubra na **magreza do balanço** que não se pode deixar de fazer, desapaixonadamente, da CPLP, decorridas mais de duas décadas após a sua criação, um **score nada positivo** nas diversas e fundamentais áreas, como não pode deixar de se concluir.

Há que explorar **vectores de esperança e futuro**, como pode ser o caso do apoio às **comunidades lusófonas em países fora da CPLP** (alguns milhões e já com dinâmicas comuns no terreno, sobretudo na França e EUA e ganhando peso económico, social e político) e da criação de uma cidadania lusófona que facilite a **livre circulação e fixação de residência, o reconhecimento de direitos e a sua portabilidade e o reforço da cooperação em várias dimensões**. São modalidades de acção estratégica que poderão oferecer um importante contributo para o aprofundamento e a coesão da CPLP, isto num momento crucial para a vida da organização, se, para tanto, houver a vontade colectiva e partilhada no sentido de criar uma comunidade mais forte, coesa e com maior capacidade de afirmação a nível global.

O “náufrago” tem sempre de se agarrar a uma boia, na esperança de se salvar.

Bibliografia

- Lourenço Eduardo – “*A Nau de Ícaro seguido de Imagem e Miragem da Lusofonia*” –, Lisboa, Gradiva, 1999;
- Moreira, Adriano – “*Teoria das Relações Internacionais*” –, Lisboa: Editora Almedina, 4ª Edição, 2002;
- Moreira, Adriano (2013) – “*Memórias do Outono Ocidental: um século sem bússola*” –, Editora Almedina, NOV2013;
- Margarido, Alfredo – “*A lusofonia e os lusófonos: novos mitos portugueses*”, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas, 2000;
- Moura, José Barata – “*Portugal e a CPLP. (In)suficiência estratégica da língua*” –, texto da conferência proferida no ID.JC, em OUT2010, publicado no seu Boletim “Roteiros”, Nova Série, 2010, N.º 4;
- Bernardino, Luis Manuel Brás – “*Estratégias de Intervenção em África. Uma Década de Segurança e Defesa na Comunidade dos Países de Língua Portuguesa*” –, Lisboa: Editora Prefácio, 2007;
- Cardoso, Fernando Jorge – “*Desafios e Prioridades Políticas Portuguesas em África*” –, Estratégia, 1º Semestre, pp. 121-139. Lisboa: Instituto de Estudos Estratégicos e Internacionais, 1999;
- Chacon, Vamirech (2002) – “*O Futuro Político da Lusofonia*” –, Lisboa. Editora Verbo. ISBN 972-22-2171-X;
- Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, “*Protocolo de Cooperação da CPLP no Domínio da Defesa*”, Lisboa: Secretariado Permanente para os Assuntos de Defesa da CPLP, 2006;
- Cravinho, João Gomes, Intervenção na Sessão de Abertura, Conferência “*A África e a Europa: Resolução de Conflitos, Governação e Integração Regional*”, Lisboa: IEEI, 2005;
- Mongiardim, Maria Regina – “*A CPLP e o seu Enquadramento*” –, Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2003;
- Resolução do Conselho de Ministros nº 196/2005, “*Uma Visão Estratégica para a Cooperação Portuguesa*”.
- Santos, Vítor Marques – “*Portugal, a CPLP e a Lusofonia – Reflexões sobre a Dimensão Cultural da Política Externa*” –, Lisboa: Edição do Instituto Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2010;

OS PORTOS DO NORTE DE PORTUGAL E O MEDITERRÂNEO NOS SÉCULOS XV E XVI

Comunicação apresentada pelo académico
Amândio J. M. Barros, em 31 de outubro

1. Neste breve texto¹ procurarei apresentar dados pertinentes sobre as relações dos portos portugueses com o Mediterrâneo e, mais especificamente, com a Itália e suas repúblicas, entre os séculos XV e XVI, em época de ‘construção’ dos espaços marítimos nacionais com vocação essencialmente atlântica.

Este artigo é uma síntese de um capítulo que escrevi para uma colectânea organizada por Nunziatella Alessandrini, a quem devemos um labor sistemático e meritório de organização de conferências, colóquios e edição de livros dedicados às relações Portugal-Itália. O convite que numa dessas conferências me fez, que aqui publicamente agradeço, deve-se ao facto de o meu objecto de estudo principal, os portos e as relações marítimas que eles geriram fora dos circuitos organizados pelo poder central, contribuir com dados inéditos para o estudo da expansão portuguesa, designadamente na geografia comercial e nos contactos socioprofissionais, económicos e culturais por eles estabelecidos e desenvolvidos.

Estes temas são-nos revelados pela documentação notarial, acordos e minutas municipais, correspondência com a Coroa e cartas trocadas entre mercadores portugueses e castelhanos. A documentação das confrarias – caso da Confraria de S. Pedro de Miragaia, do Porto – apresenta uma visão geral da marinha mercante, as rotas frequentadas e, no caso citado do Porto, da construção naval² que me parece um ponto importante a referir nestas relações com a Itália, como veremos. Também obtemos informações sobre a qualidade dos agentes envolvidos nestas transacções, os meios de que dispunham, os negócios que realizavam e a forma como se organizaram para alcançar os seus objectivos.

Além da cronologia importa referir a geografia, de qualquer modo já iniciada no que escrevi até aqui: este estudo parte de realidades estabelecidas no norte de Portugal e, em concreto, do Porto – sobre o qual estamos mais informados – espaço no qual se concentraram recursos marítimos e comerciais e se desenhou uma estratégia atlântica. Nesse processo os italianos desempenharam um papel de relevo, geralmente desconhecido da historiografia. Pela natureza deste texto e do seu local de edição interessa-me mais o primeiro aspecto: o dos recursos marítimos. Mas o segundo, o dos negócios, é essencial para o explicar.

¹ Que escreverei sem notas bibliográficas, remetendo para a lista de estudos que publico no final.

² Uma vez que a confraria cobrava metade dos assentos de navios feitos e reparados; a outra metade era da Câmara. Cito este exemplo uma vez que se trata de uma organização de mareantes – mestres, pilotos e marinheiros aos quais se juntava o pessoal do estaleiro, calafates, cordoeiros e carpinteiros – através da qual é possível reconstituir a maior parte da marinha da cidade no final da Idade Média.

Com a documentação portuária obtemos informações sobre temas que não encontramos nos arquivos da administração central e da Coroa, integrando os mercadores, os mareantes, os seus navios e em todo esse processo de afirmação das economias marítimas deste período. Sublinhando esta ideia, parece-me evidente que esta documentação nos fornece uma imagem muito clara dos homens que estavam no terreno, o modo como se organizaram, como geriram os recursos que tinham ao seu alcance, os seus projectos, as estratégias e os parceiros com quem contavam para os concretizar.

Importa ter em conta várias advertências e cautelas.

Em primeiro lugar, que até ao século XVI a intervenção italiana nos portos norte-nhos – e em particular no Porto – foi reduzida, ou melhor, nada comparável à que conhecemos em Lisboa, onde muito cedo se instalaram colónias de mercadores das diferentes repúblicas. No Porto, no Norte, nunca houve quaisquer colónias de mercadores neste período³. De tempos a tempos um navio franquearia as barras dos diversos portos da costa nortenha, mas não por sistema. Porém, no século XV, algumas notícias sobre italianos nesta região (não somente no litoral mas chegando por ele) mostram que a região e os negócios ali efectuados já lhes interessavam, fazendo ‘pontes’ que se revelarão importantes no futuro, influenciando o quotidiano comercial: com Lisboa, com a Flandres e Inglaterra, e, claro, com o Mediterrâneo.

Em segundo lugar, a abordagem que se faz destas questões é de carácter local, é certo; no entanto, esse é apenas um ponto de partida: trata-se aqui de um tema de história local mas que remete para assuntos de história nacional e, mesmo, de história global. Complexo. Porque o processo expansionista português tornou-se, desde o início, muito maior do que o próprio Reino. Que estava estrategicamente localizado, é certo, suscitando o encontro e a síntese de conhecimentos, todavia um Reino que não tinha gente nem recursos para criar um mercado que absorvesse tudo quanto os seus navios carregavam e os seus mercadores movimentavam, ou sequer dinheiro para manter esses mesmos navios no mar e os negócios a correr. Assim, qualquer empreendimento marítimo estava ‘condenado’ a ultrapassar fronteiras e limitações políticas e de outro tipo. Deste modo os agentes envolvidos tiveram de ser inventivos: geraram-se processos de entendimento, cooperação e, mesmo, cumplicidade, factores que o mar e o género de vida marítima facilitavam.

Nos portos, estas atitudes (nas quais, evidentemente, também se encontram episódios de confronto e de rivalidade) foram evidentes. A sua contribuição revelou-se de forma vincada na evolução tecnológica: na construção naval e na formação de especialistas. Será possível identificarmos alguns participantes e perceber que a circulação de saberes e de gentes entre os diferentes espaços marítimos constituiu um facto essencial para o seu desenvolvimento.

³ Só de flamengos e alemães já adiantado o século XVI.

Também na sua projecção. Porque se a orientação dos dirigentes portuários e dos seus agentes mais activos se voltou fundamentalmente para o Atlântico (com uma longa história iniciada na Idade Média e nos mares do Norte) a complexidade das relações económicas internacionais impediram-nos de se alhear dos interesses que se estabeleciam noutras portas, no âmbito da economia global que se ia estruturando, neles participando, mesmo que na forma de actores aparentemente secundários – caso das Rotas das Índias, em Lisboa ou em Sevilha – mobilizando navios, mercadorias, capitais e a própria logística das redes mercantis que entretanto foram aparecendo. Promovendo, mesmo, uma articulação de interesses que deram corpo a uma história portuária multifacetada que só agora começamos a conhecer.

2. Os elementos acima expostos alteram, de certo modo, a interpretação tradicional da historiografia sobre estes espaços e estes tempos. A história do Porto ‘pecou’, muitas vezes, pelo excessivo bairrismo. Quis-se acentuar a originalidade e isolar os feitos dos portuenses retirando-os, amiúde, de contextos que facilmente os poderiam explicar e, no fundo, valorizar de forma devida.

Por exemplo, na interpretação atlântica da história da cidade e dos portos norte-nhos insistiu-se, sobretudo, na dimensão dos negócios europeus e, quase em exclusivo, da sua relação com a Flandres. Logo, o papel que coube a estes portos no processo dos Descobrimentos e das explorações marítimas – bastante significativo, diga-se – foi geralmente secundarizado ou, mesmo, ignorado.

Mesmo em relação aos contactos europeus que a cidade mantinha, essa tendência é bem visível num discurso que limitava as relações marítimas, económicas e culturais ao norte da Europa, apontando (exagerando) o carácter britânico e flamengo da sua organização urbana, dos seus negócios e influências culturais.

Paulatinamente foram-se estudando as ligações com o noroeste peninsular, com a Galiza, e, mais tarde, com a restante área costeira da Península Ibérica, designadamente as relações com a costa cantábrica e o mundo basco e os seus portos do comércio de ferro, mercadoria abundantemente transportada e essencial para a construção naval, ou o armamento, outro sector de ponta ali desenvolvido e transacionado, e algumas alusões a intercâmbios tecnológicos entre as duas regiões que me parecem cada vez mais determinantes.

Recentemente percebeu-se que valeria a pena investigar as pistas que apontavam o Mediterrâneo como destino da navegação, e os seus mercadores como parceiros desde os últimos séculos medievais, e sobretudo durante os séculos XVI e XVII.

Em grande medida, essa percepção deveu-se a Luís Adão da Fonseca no estudo introdutório ao livro *Portogallo mediterraneo*, que editou com Maria Eugenia Cadeddu, e publicado em Cagliari em 2001, onde afirma “que o palco atlântico não impediu, antes, pelo contrário, favoreceu o relacionamento lusitano com outras áreas geográficas”, entre as quais prevalecia, como não podia deixar de ser, o Mediterrâneo.

Nesse livro publiquei o texto intitulado “Barcos, banqueiros e cativos”; hoje, com mais dados ao meu dispor, percebo que os contactos estabelecidos pelos portos portugueses com o Mediterrâneo tiveram muito mais peso do que aquele que então lhes atribuía.

No final da Idade Média, aqueles portos eram visitados por mercadores e navios do Sul, italianos e aragoneses – aqueles que mais se distinguiam, uma vez que os andaluzes, quando entravam na barra vinham muito mais com objectivos pesqueiros do que comerciais.

Na primeira metade do século XV, a Câmara do Porto começava a regulamentar esses contactos – em particular desconfiando das associações que junto do porto se faziam com os mercadores e marinheiros locais. Esses contactos evoluíram com rapidez fortalecendo-se ao ponto de se transformarem em compromisso formal. Trata-se de uma primeira forma de gestão (ou de governança) portuária. De certa forma, trata-se, mesmo, de uma política portuária, embora muito do que era essa política passasse pela comunicação com o Rei e, em grande medida, fosse conforme àquilo que ele decidia. A relação com os italianos, por exemplo, foi amplamente debatida entre as cidades portuárias e a Coroa, que deliberou sobre vários assuntos e outras tantas queixas⁴; porém, a forma como se repetiam essas queixas – não apenas contra os italianos mas também contra os seus agentes portugueses, nos portos – mostra que as cumplicidades também tiveram um peso a considerar.

Desde muito cedo que havia visitas mas, como já disse, essas visitas parecem ser ainda pouco frequentes. Porque o espaço portuário não era muito rico, nem era capaz de atrair movimento consistente (salvo em alguns sectores) e estava longe de estar organizado, o que explica a facilidade com genoveses e florentinos (principalmente os primeiros), detentores de recursos abundantes e de uma prática/experiência comercial evoluída, facilmente alcançavam posições dominantes.

Porém, se a entrada de navios no Douro era irregular e, porventura, pouco significativa, a participação da frota mercante local nos circuitos de cabotagem europeus ia em grande crescimento. Nos acordos aprovados no seio da confraria dos marinheiros de São Pedro de Miragaia, a navegação para o *Levante* (expressão genérica que designava o Mediterrâneo) tinha, praticamente, igual peso que aquela que os navios dos confrades realizavam para o *Ponente*, Inglaterra e Flandres.

Navegação que se concretizava em transporte de mantimentos e armas (e algumas matérias-primas) entre o Norte da Europa e as Repúblicas Italianas do norte, embora os navios e os mercadores também frequentassem os portos de acesso a Roma, como Civitavecchia, em razão das operações financeiras que aí os levavam e que se repetirão ao longo da Época Moderna.

Uma primeira palavra sobre os navios utilizados. Sem excepção, as notícias que dão conta de embarcações do Porto em trânsito pelo Mediterrâneo no século XV falam

⁴ Mostrando que a decisão política, efectivamente, competia ao Rei, que nunca se demitia dessa função nem a delegava, impondo-a através dos seus funcionários nos portos – juiz de fora, corregedor.

de naus, ou seja, de navios de grande porte (entenda-se, até 200, 250 toneladas) que, como já mostrarei, se encontravam em fase de desenvolvimento e eram de uso corrente entre os armadores nortenhos, que as colocavam, como se disse, a soldo dos mercadores europeus num processo de afirmação da armação naval⁵ característico do final da Idade Média. Os portugueses aparecem, neste tempo, como agentes marítimos contratados, concretizando, como foi afirmado, a ligação Norte da Europa-Mediterrâneo, aproveitando os bons navios que ofereciam e os portos nacionais como escala. Por outro lado, parece evidente – e isso constituiu outra vantagem embora a prática não fosse exclusivamente nacional – nas cartas trocadas por motivos comerciais que se desenvolveu uma ‘diplomacia’ portuária e canais de comunicação geridos pelos mercadores e mareantes, especialmente úteis (e, de certo modo, eficazes) sobretudo quando ocorriam problemas com apresamento de embarcações, bloqueios e assaltos de piratas e corsários⁶. Finalmente, o uso destes navios, tanto no Atlântico como no Mediterrâneo (porventura introduzindo-se-lhes modificações no pano consoante os destinos e o tempo da navegação⁷) indicia que a taxa de ocupação dos mesmos era elevada, a ponto de se privilegiarem as embarcações mais volumosas.

3. A relação com Florença e Génova parece ter sido a mais relevante. É entendimento geral que isso se explica tanto pela dimensão mais ‘atlântica’ que as duas cidades parecem revelar, com destaque para Génova, como pelo dinamismo das transacções comerciais realizadas que, inclusivamente, interferiam na produção, compra e distribuição de mercadorias do *hinterland* do Porto. Este é um dos factos mais relevantes que importa conhecer.

Em 1448, a Câmara do Porto fez chegar ao Rei uma denúncia contra um “genovês”, não identificado, “que agora anda pelo Entre Douro e Minho para comprar todos os couros da dita comarca”. No comércio medieval do Entre Douro e Minho, e do próprio Reino, o trato dos couros era dos mais importantes. D. João II chegará mesmo a tentar organizá-lo em monopólio⁸. Ao levantar a questão e queixar-se ao Rei a Câmara mostrava não só o seu poder como organismo regulador da actividade económica da cidade e do seu termo mas também dava voz aos mercadores que se sentiam prejudicados pelas transacções dos genoveses. Não que estes actuassem sozinhos. Era impossível fazê-lo sem terem aliados no terreno. Tinham. Outros mercadores da cidade, beneficiados pelo facto de se associarem a poderosos homens de negócios, e funcionando como seus ‘testas-de-

⁵ Shipping industry, chamam-lhe os anglo-saxónicos.

⁶ Contam-se episódios do apresamento de navios do Porto em Barcelona quando se dirigiam para Itália; outro de uma nau contratada por mercadores judeus, a nau *Ginalda*, que percorria o Mediterrâneo e outra nau apresada por corsários quando levava dinheiro e armas em nome dos Médicis.

⁷ Como foi prática corrente na cidade, quando os mestres atrasavam a partida para meter pano latino em vez do redondo como estava determinado na carta de fretamento que era conveniente fazer-se para determinadas viagens, ao longo do século XVI.

⁸ Destinando, para tal, uma nau que comprou na cidade do Porto.

-ferro”. Esta rivalidade aconteceu inúmeras vezes e em diversas situações. Associações com homens de negócios de fora, ajustes e conluíus entre mercadores e agentes marítimos da cidade, incluindo uns e excluindo outros, davam sempre azo a denúncias dos segundos contra os primeiros junto da Câmara ou do Corregedor. Naquela ocasião, e como o caso não era inédito – havia queixas em todo o Reino contra a intervenção dos italianos, não só genoveses mas também “florentins e prazentins”, em assuntos económicos desde o século XIV – chegou ao Rei que decretou, de imediato, a proibição de se fazerem negócios com aquele genovês, encarregando o Corregedor de a pôr em prática.

Mas o que a mim me interessa mais é o facto de se dizer que o dito genovês contornara as proibições sobre esse comércio impostas aos estrangeiros celebrando contratos de associações e “companhia, que fizera com Diogo Afonso Malheiro e com seu irmão Vasco Afonso, e que estes comprem em esta cidade e em todas as outras comarcas [...] quantos couros podem por calçar, de maneira que os mercadores da dita cidade e comarca não acham mercadoria nenhuma”. O caso atingiu tais proporções que, nas petições enviadas ao Rei no ano seguinte (1449) solicitava-se “que não consinta em Portugal aos genoveses tratarem mercadorias porque é grande dano da terra e pouco de seu serviço”.

Se os mercadores reagiam perante a possibilidade de perderem um dos mais importantes comércios que tinham ao dispor, a consequência maior não passava por aí. Este episódio mostra com alguma clareza um processo de trasladação para o Atlântico (pelo menos desde o século XIV) de modelos e técnicas comerciais mediterrânicas. Modelos de associação evoluídos e que farão ‘escola’ nos séculos seguintes. Sociedades comerciais e práticas experimentadas que funcionavam com participações bem definidas: sócios que entregavam o capital e respondiam por ele (os genoveses, neste caso), e sócios que o recebiam dando o seu “trabalho e indústria”, como se escreve nos contratos, e se responsabilizavam pelos seus actos ao serviço da empresa (os portugueses seus sócios). De certa forma trata-se do modelo da comandita, bem conhecido no Mediterrâneo e no Portugal do século XVI, com a multiplicação de parcerias a funcionar nestes moldes, nos mais variados sectores comerciais. Juntando-se a esta forma de organização a contabilidade (de partidas duplas) e os próprios seguros, ambos importados do Mediterrâneo⁹, percebemos a formação de uma cultura mercantil que percorreu toda a Europa (e, mais tarde, para além das suas fronteiras) e tornou inteligível para todos os intervenientes a prática mercantil.

§

Quanto à finança é bem visível que, a partir da segunda metade do mesmo século XV os mercadores-banqueiros da cidade foram chamados a movimentar dinheiro entre o Reino e a Itália, em duas modalidades e com dois objectivos. Para financiamento dos negócios e usando intermediários, portos e banqueiros italianos:

⁹ Os seguros ‘modernos’ terão nascido em Génova, ou em Pisa, no último quartel do século XIV.

Para os Médicis, utilizando o porto de Barcelona, e financiando o mesmo negócio dos couros. Como aconteceu em 1462 quando “os mercadores do Porto obtiveram letras de Barcelona para Francesco de Nerone, florentim, no valor de 2684 ducados, passadas a sua instância, dos 3000 ducados que os mesmos mercadores haviam de dar, do trato dos couros”.

Ou enviando as letras, que também obtinham junto de banqueiros de reputação, directamente para Itália, como aconteceu no mesmo ano quando dois armadores-mercadores da cidade, Fernão Eanes das Póvoas e Vasco Gil mandaram outra letra, eventualmente para o mesmo efeito; ou ainda, e também directamente para Itália, desta vez para Roma, quando sobre os mercadores do Porto foi contraído um empréstimo para financiar as despesas do Dr. João Fernandes da Silveira naquela cidade.

4. Há muitas mais notícias deste teor. Mas pretendo agora avançar para o tema das sínteses tecnológicas que constitui uma outra forma de pensarmos de que forma o Mediterrâneo participou na construção do sistema atlântico, desta vez através de contributos para o desenvolvimento dos navios que os portugueses construíram.

Entronca naquilo a que chamamos transferências de saberes entre comunidades marítimas e leva-nos a reflectir sobre o seu significado num mundo que era tudo menos fechado, como alguma literatura nos quis fazer crer (além, bem entendido, de nos fazer matizar juízos sobre originalidade e segredo na concepção de ‘novas’ soluções técnicas – por exemplo, no âmbito da história da construção naval).

Não sei em que circunstâncias – mas que porventura têm a ver com a descoberta das potencialidades e valor do estaleiro naval do Porto pelo Infante D. Henrique num tema que me interessa muito mas sobre o qual dificilmente poderei ir além de conjecturas – não sei em que circunstâncias, dizia, antes de 1450 chegou ao Porto um genovês, Jácome Lourenço, técnico de construção naval experimentado num sector muito sensível: na construção de querenas; e foi nessa qualidade privilegiado pelo Rei a pedido da cidade (e, certamente, por intercessão do Infante) como “mestre de fazer querenas na cidade do Porto” (o que, na prática, lhe dava o exclusivo desse serviço no estaleiro), recebendo, além disso, e por isso, “os privilégios, franquezas e liberdades dos besteiros de cavalo, posto que o ele não seja». Coincidência ou não, foi a partir dessa altura que a cidade desenvolveu a construção de naus, competência reconhecida, mais adiante, por D. João II, que comprou em Miragaia pelo menos uma num tempo em que preparava a expedição que pretendia levar os portugueses à Índia, e por D. Manuel I, que mandou construir nesses estaleiros os navios que Vasco da Gama levou na viagem inaugural ao Oriente.

Não sabemos exactamente que técnica de querenagem Jácome Lourenço dominava, nem quanto houve do seu trabalho nos modelos que o estaleiro construiu e aperfeiçoou. Mas a sua presença, bem como a presença de outro técnico estrangeiro, o basco Diogo de Bustamante, que teve a seu cargo o fabrico de outras três naus destinadas à Carreira da

Índia em 1511, mais a experiência dos técnicos da cidade, terão operado sínteses construtivas que a história dos navios da Expansão não pode ignorar¹⁰.

Jácome Lourenço era um homem da casa do Infante D. Henrique e o privilégio deve ter sido resultado da sua intercessão junto do Rei, como foi prática no Infante. Contava-se entre o grupo dos seus homens na cidade e arredores que tinham feito e continuaram a fazer carreira nas navegações e expansão portuguesas. João Gonçalves Zarco terá vivido em Matosinhos e conhecemos o seu percurso, desde a ‘descoberta’ do arquipélago da Madeira e posteriormente na colonização dos Açores. Afonso Gonçalves Baldaia era outro e foi o primeiro a atravessar o Trópico de Câncer, igualmente ao serviço de D. Henrique¹¹. Logo, isto leva-me a pensar em algo que ainda não vi estudado: a verdadeira dimensão da presença do Infante nos portos nortenhos, a mobilização de recursos que aqui encontrou para a execução de um dos projectos que mais acarinhou, o da colonização e construção de domínio territorial nas Ilhas (que integrava um plano mais alargado de afirmação de poder) e, ainda, o mesmo Infante no impulso de inovações tecnológicas no âmbito da construção naval e da organização de novas e modernas unidades de construção de navios, os estaleiros¹², através de homens como Jácome Lourenço (e o próprio Baldaia ou seus sucessores).

5. Mais abundantes e complexas são as presenças italianas no século XVI. Directas ou indirectas. Isto é, relativas às visitas que a cidade, a espaços, recebeu e, mais do que nada, aquelas que os seus agentes alimentaram noutros portos e noutros lugares, denunciando a grande intensidade das relações e o seu peso em alguns empreendimentos que desenvolveu.

É, como afirmam Nunziatella Alessandrini e Susana Mateus, a ampliação dos interesses de diversos grupos e agentes comerciais no trato a longa-distância na Época Moderna.

Para os portos nortenhos (e não só) o tempo, agora, era o de outra elite; era o tempo dos cristãos-novos, de homens de negócios muito bem organizados e melhor relaciona-

¹⁰ De resto, quanto às querenas, é de notar que a Coroa seguiria a mesma tendência com o privilégio/monopólio de querer navios em Portugal concedido a outro genovês, Damião Brúcio, em 1559.

¹¹ Compõem um grupo de gente de que D. Henrique se serviu sistematicamente e no qual os italianos tinham algum peso. Antonio da Noli teve autorização para comandar alguns navios que exploraram o Atlântico – terá descoberto algumas ilhas do arquipélago de Cabo Verde e foi capitão-donatário de Santiago muito depois da sua morte (1497); por seu turno, Antoniotto Usodimare (cuja família fez carreira no Atlântico português e, em pleno século XVI, ainda tinha membros a exercer cargos nos Açores, por exemplo) e Alvise da Cadamosto tiveram a seu cargo a exploração da costa da Guiné.

¹² Nunziatella Alessandrini fala-nos da entrada no Reino de técnicos nesta área da calafetagem e dos cascos dos navios: “Estes chegaram cedo a Portugal, talvez chamados para trabalhar na função de calafates, como se lê numa passagem de uma demanda entre o concelho de Lisboa e o procurador do rei em 1371: «E que ora des pouco tempo aca, nom há quaremta anos, des que os prazentis aqui vierom ser por estaleiros»”. Creio que mais do que a função de calafates, tal como afirmei em cima, parece-me mais importante a dimensão da transformação das estruturas tradicionais de construção (de galés) em estaleiros.

dos que dominaram o trato comercial e marítimo, incitando, em definitivo, a economia atlântica. O que não significou o fim dos interesses no Mediterrâneo e, principalmente, o fim do relacionamento com agentes oriundos desse espaço. Nem podia deixar de ser. Desde logo, quando pensamos que uma das vias de fuga dos cristãos-novos perseguidos pela Inquisição era o Mediterrâneo, com um circuito conhecido que os conduzia a Livorno, à travessia do norte de Itália até Veneza, onde se fixavam ou conseguiam passagem para Salónia ou Istambul. Ou Roma, por dois motivos: em primeiro lugar, mantendo a confiança nos contactos que podiam mobilizar para influenciar a seu favor as políticas do papado; em segundo lugar, porque a sua pujança económica fazia deles os banqueiros e financiadores de todos quantos tinham benefícios na Igreja portuguesa e necessitavam de crédito para obter as bulas que os confirmavam. Fique, por todos, o exemplo dos Fonseca, de Lamego, em especial o banqueiro António da Fonseca, figura estudada por James Nelson Novoa e Susana Mateus, responsável por uma rede que tinha no Porto o cunhado, Bento Fernandes, autor de um célebre tratado de Aritmética e que tratava, em Portugal, dos negócios do cardeal Alexandre Farnésio, administrador apostólico da diocese de Viseu após a saída do Reino de D. Miguel da Silva e, como tal, comendador de Santo Tirso e das suas anexas, como São João da Foz do Douro, local estratégico para as navegações da cidade.

A evolução dos negócios atlânticos passou pela escolha criteriosa de espaços a explorar e locais de escoamento e financiamento das mercadorias movimentadas. Estes juízos justificam-se pela análise do comportamento da nova elite mercantil, que não deixa dúvidas quanto ao facto de se estar perante estratégias pensadas e concretizadas consoante os contextos e as potencialidades que se adivinhavam em cada um desses tempos e espaços.

Não desenvolverei a questão do modo como se organizavam – o tema das redes de negócios – nem da natureza das redes: familiares, confessionais, vizinhança, etc. Família e religião tinham o seu peso, é certo – o núcleo organizativo da empresa era, no século XVI, essencialmente familiar, mas o progresso do trato não se compadecia com uma organização fechada. Houve que encontrar parceiros e agentes de negócios em meios muito distintos, e só o desenvolvimento de posturas de seriedade, confiança e boa reputação permitiram ultrapassar os obstáculos criados pela confissão religiosa, pela distância (muitas vezes os parceiros nem sequer se conheciam pessoalmente) e pelos regulamentos restritivos às transacções efectuadas por estrangeiros.

Conhecemos percursos baseados na solidez das redes e do seu alcance geográfico, da circulação de capitais (essencial num tempo em que a saca de moeda era muito limitada e controlada), da diversificação das actividades e do valor dos negócios. Os cristãos-novos encontraram nos portos nortenhos o campo ideal para abrir caminho num mundo que estava praticamente por explorar: o Atlântico. Começaram por arrendar as alfândegas de Aveiro a Caminha, controlando o tráfego marítimo, a escolha dos agentes de navegação e a entrada e saída de mercadorias. Depois estenderam os seus interesses aos diferentes espaços económicos existentes no oceano e nas suas margens. Nas Ilhas, primeiramente,

que lhes serviram de campo para experiências mais tarde introduzidas no Brasil, como aconteceu com os engenhos de açúcar e o uso extensivo de mão-de-obra escrava. Nas Índias de Castela, para onde escoavam os escravos adquiridos nas paragens africanas, algumas vezes via Sevilha, muitas outras, via Canárias. No Brasil, claro, para onde transferiram tecnologia e escravos especializados (assunto ainda muito pouco explorado) de São Tomé, fazendo do açúcar um produto de consumo de massa, entregue nos principais mercados europeus, onde pontificavam os seus agentes e parceiros internacionais de negócios. Finalmente, aos grandes portos e centros financeiros europeus, Lisboa (com interesses que começamos a perceber na *Carreira da Índia*), em Sevilha, onde sempre estiveram em redor dos negócios da *Carreira das Índias de Castela*, em Antuérpia, que lhes serviu, continuamente, de base de acesso a todos os mercados do Norte da Europa (com destaque, ainda no século XVI e em pleno conflito entre as Províncias Unidas e Castela, para Amsterdão e Roterdão, mas também para Hamburgo, centro de navegação onde os neerlandeses podiam arvorar bandeiras de conveniência com que iludiam os bloqueios navais castelhanos – para Portugal com muito interesse após 1580 –, e as feiras e centros bancários como Paris e Lyon, os portos franceses do Norte e todas as cidades castelhanas com instituições que facilitavam o trato: Burgos, Medina del Campo, Rio Seco, Valladolid, Madrid).

O Mediterrâneo e os italianos ficaram esquecidos no meio de todo este progresso? Não! O mundo dos negócios, destes negócios, nunca os dispensaria. Por exemplo, utilizando portos como Valência onde agentes marítimos do norte de Portugal e genoveses se encontravam por questões de seguros de navegação e comércio no Mediterrâneo, assunto sobre o qual ainda tenho poucas conclusões a retirar, ou Sevilha, onde essas e outras transações aconteciam em bases regulares. Ou mobilizando os seus capitais e interesses no comércio de pastel dos Açores, por exemplo – que ‘começara’ com uma associação nortenha com Cristobal de Haro, em 1526, mobilizando navios do Porto para levar o pastel a Génova ou Livorno. Mais adiante, a poderosa companhia do Dr. Simão Lopes, enviaria para Itália, entre 1568 e 1569, mais de 15 mil quintais de pastel da ilha de São Miguel, em duas operações financiadas (em Sevilha) por “Hipolito de Lafetati” (Affaitati) e “Jácome de Bardis” (Bardi), e outra ainda que passou pela associação com a firma de Teodósio Henriques, filho do dito Dr. Simão Lopes – que viria a morrer, com a mulher, a caminho de Itália, porventura fugindo à Inquisição.

Ou do comércio de açúcar da Madeira (já em processo de decadência, a favor de São Tomé e do próprio Brasil, que conhecia então o seu primeiro arranque) envolvendo a companhia de Henrique Gomes, o Moço, que utilizou os serviços de uma nau maiorquina, a *Bom Jesus*, do mestre Juan Cervera, vinda de Giorgento, Sicília, com trigo, e aportando ao Funchal a carregar açúcar, em 1575.

Trigo e corantes também faziam o dia-a-dia do negócio e fazem-nos entrever associações muito mais profundas, que encontramos noutras operações e noutras cidades e portos. Em meados do século (1548) morreu em Palermo o mestre da nau *São Salvador*,

do Porto, que fora carregar trigo. A nau foi vendida. Acontecia muitas vezes. E os senhores dela, mais a viúva e herdeiros do mestre encarregaram o genovês Pelegro Justiniani, morador em Palermo, de cobrar aquilo que lhes tocava da nau, aparelhos e carga; mais tarde, estenderam a procuração ao florentino João Bertini.

Noutro caso, foi o mestre da nau *Jesus*, Gonçalo Dias Ponte que faleceu em Rosas, Catalunha com a nau carregada de pastel que comprara para uma companhia de cristãos-novos do Porto em Civitavecchia.

Mais importante, e ainda em fase exploratória da investigação, o financiamento e associação para operações de tráfico de escravos. Em 1591 apresentou-se no Porto “Benedito Piloso”, genovês, que vinha em nome da Sebastião Lercaro, também genovês, morador em Lisboa, para fazer contas com os cristãos-novos Miguel Fernandes, seu filho Álvaro Rodrigues e Vicente Pais (este de Lisboa, estante no Porto).

Finalmente, as ainda pouco conhecidas (embora abundantes) relações de Lucas Giraldi com o Porto, cidade na qual contratava marinheiros para as suas naus – por exemplo, para a *Loreto*, que foi à Índia, e aparece em inúmeras transacções (em redor dos escravos e do açúcar) realizadas a partir dos portos do norte. Mas também as de Aníbal Cernige, abade de Cedofeita, e ele ou os seus familiares Cernige, ou Sernigi, com negócios na Índia e na Ilha da Madeira ou, já no final do século, de João Baptista Rovelasca, contratador da Mina, embora neste caso me pareça que se trata de um caso esporádico e sem grande continuidade.

6. Desenvolvidas desde a Idade Média, as relações entre os portos nortenhos de Portugal e agentes das repúblicas italianas promoveram sínteses tecnológicas nos estaleiros navais portugueses, ajudando à evolução da arquitectura naval no Reino, processo no qual nos falta avaliar o peso, indirecto (?), da presença do Infante D. Henrique, tema que me parece bastante importante e sobre o qual devemos reflectir.

A presença dos genoveses, a mais antiga e a mais notada, influenciou a prática da mercadoria: indicando modelos de organização das empresas e das redes que foram seguidos pelos mercadores nacionais desde o século XV em diante. Presença que decorreu de um processo de expansão da República genovesa, explorando as potencialidades da Península Ibérica e dos seus portos, desde Valência até ao Norte cantábrico. Expansão que prosseguiu até ao Norte da Europa e foi relevante no ‘despertar’ dos negócios europeus. A associação dos portugueses a este movimento terá sido crucial para o próprio desenvolvimento da actividade portuária, tendo em conta as rotas comerciais entretanto estabelecidas.

Na Época Moderna, os interesses económicos destes grupos de italianos, principalmente, repito, dos genoveses, prosseguiram e acentuaram-se: os mercadores foram muito mais numerosos e continuaram a associar-se às redes portuguesas, por intermédio dos seus procuradores e por força do seu peso em Lisboa, Sevilha, Flandres e em diversas praças francesas.

Desse modo, e perante estas associações, podemos considerar que as repúblicas italianas em geral, e Génova em particular, tiveram uma palavra importante a dizer na construção daquilo a que chamamos “sistema atlântico”, cuja definição ainda está longe de ficar encerrada.

Fontes e Bibliografia

Fontes manuscritas

Archivo General de Indias

– *Indiferente General*, 1963, L. 8, fl. 11-11v

– *Indiferente General*, 420, L. 8, fl. 47-47v

Arquivo Distrital do Porto, fundo notarial

– *Po 1º*, 3ª série, liv. 1, 148v

– *Po 1º*, 3ª série, liv. 20, 159-161

– *Po 1º*, 3ª série, liv. 30, fl. 58v

– *Po 1º*, 3ª série, liv. 103, fl. 68v

– *Po 1º*, 3ª série, liv. 118, fl. 120v

Fontes impressas

Ferreira, J.A. Pinto, editor. S/d. *Vereações da Câmara Municipal do Porto (séc. XV)*, ed. de J.A. Pinto Ferreira. Porto: Câmara Municipal.

Marques, João Martins da Silva, editor. 1988 (1944). *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história*. III volumes. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica.

Bibliografia

Alessandrini, Nunziatella. 2012. “Os Perestrello: uma família de Piacenza no império português (século XVI)”. In *Di Buon Affetto e Commercio Relações Luso-Italianas na Idade Moderna*, Nunziatella Alessandrini, Mariagrazia Russo, Gaetano Sabatini e Antonella Viola, organizadores. Lisboa: CHAM, 81-111.

Alessandrini, Nunziatella, e Pedro Flor, Mariagrazia Russo e Gaetano Sabatini, organizadores. 2013. *Le nove son tanto e tante buone, che dir non se pò. Lisboa dos Italianos: História e Arte (sécs. XIV-XVIII)*. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas “Alberto Benveniste” da Universidade de Lisboa.

Alessandrini, Nunziatella, e Susana Bastos Mateus. 2015. “Italianos e cristãos-novos entre Lisboa e o império português em finais do século XVI: vínculos e parcerias comerciais”. In *AMMENTU. Bollettino Storico e Archivistico del Mediterraneo e delle Americhe*, N. 7, luglio - dicembre 2015, 29-48.

- Alessandrini, Nunziatella, e Susana Bastos Mateus, Mariagrazia Russo e Gaetano Sabatini, editores/coordenadores. 2016. *Scrigni della memoria – Arquivos e Fundos Documentais para o estudo das Relações Luso-Italianas*. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas “Alberto Benveniste” da Universidade de Lisboa.
- Barros, Amândio. 2002. “Barcos Banqueiros e Cativos. Os portuenses e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI”. In *Portogallo Mediterraneo*, a cura de Luís Adão da Fonseca e Maria Eugenia Cadeddu. Cagliari: Istituto sui Rapporti Italo-Iberici, 259-295.
- Barros, Amândio. 2006. “O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama”, in *Estudos de Homenagem ao Professor Doutor José Marques*, vol. I. Porto: Faculdade de Letras, 131-141.
- Barros, Amândio. 2013. “Os negócios e a aritmética. Bento Fernandes e as redes mercantis do Porto no século XVI”, in *Humanismo, Diáspora e Ciência, séculos XVI e XVII*. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto / Universidade de Aveiro, 2013, 51-74.
- Barros, Amândio, coordenador. 2015 *The discoveries and the origins of global convergence*. Porto: CMP/Associação para a Divulgação da Cultura de Língua Portuguesa, 2015.
- Barros, Amândio. 2016. *Porto. A construção de um espaço marítimo no início da Época Moderna*. Lisboa: Academia de Marinha.
- Barros, Amândio. 2018. “Marinheiros em terra. Um estudo comparado dos quotidianos marítimos atlânticos no final da Idade Média e início da Época Moderna”, in *Construção Naval em Madeira. Arte, técnica e património. Atas do Congresso Internacional, 23-25 de maio/2016*, coord. Amélia Polónia e Marta Miranda. Vila do Conde: Câmara Municipal, 205-239.
- Basso, Enrico. 1994. *Genova: un imperio sul mare*. Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche / Istituto sui rapporti italo-iberici.
- Basso, Enrico. 2005. “I Genovesi in Inghilterra fra Tardo Medioevo e Prima Età Moderna”. In, *Genova una “porta” del Mediterraneo*, a cura di Luciano Gallinari. Cagliari-Genova-Torino: Consiglio Nazionale delle Ricerche / Istituto di Storia dell’Europa mediterranea, 523-574.
- Bello León, Juan Manuel. 1994. *Extrangeros en Castilla (1474-1501). Notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*. La Laguna: Instituto de Estudios Hispánicos de Canarias.
- Casado Alonso, Hilario. 1995. “Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)”, in *Castilla y Europa. Comercio y Mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Hilario Casado Alonso, coordenador. Burgos: EXCMA/Diputación Provincial de Burgos, 15-56.
- Clayton, Lawrence A. 2003. “The Iberian Advantage”. In *Technology, Disease and Colonial Conquests. Sixteenth to Eighteenth Centuries. Essays Reappraising the Guns and Germs Theory*, edited by George Raudsens. Boston/Leiden: Brill, 211-236
- Dias, Geraldo Coelho. 1983. “O Cabido da Sé do Porto e a comuna de Judeus. Por uma dobra e um açogue”. In, *Humanística e Teologia*, IV, 321-358.
- Fonseca, Luís Adão da. 1980. “O Porto nas rotas do Mediterrâneo Ocidental”. In *Revista de História*, vol. 3 (II vol. das *Actas do Colóquio “O Porto na Época Moderna”*). Porto: Centro de História da Universidade do Porto/INIC, 127-139.
- Fonseca, Luís Adão, e Maria Eugenia Cadeddu (a cura di). 2002. *Portogallo Mediterraneo*. Cagliari: Istituto sui Rapporti Italo-Iberici.

Fonseca, Luís Adão da. 2002. "Portugal e o Mediterrâneo no final da Idade Média". In *Portogallo Mediterraneo*, a cura de Luís Adão da Fonseca e Maria Eugenia Cadeddu. Cagliari: Istituto sui Rapporti Italo-Iberici, 13-25.

Gatti, Luciana. 1999. *Navi e cantieri della repubblica di Genova: Secoli XVI-XVIII*. Génova: Brigatti.

Gioffrè, Domenico. 1984 (1974). "Génova. Relações de Portugal e". In *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão. Porto: Livraria Figueirinhas, 114-116.

Heers, Jacques. 1956. «L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Age: la Méditerranée». In, *Revista da Faculdade de Letras*, 2ª série, 22/2, 5-33.

Moreno, Humberto Baquero. 1970. "Carta de D. Afonso V aos conselheiros de Barcelona sobre o apresamento dum navio português". In, *Revista de Ciências do Homem da Universidade de Lourenço Marques*, I, separata.

Moreno, Humberto Baquero. 1972. "Cartas do Infante D. Pedro aos conselheiros de Barcelona". In, *Arquivos do Centro Cultural Português*, IV, 1972, separata.

Peres, Damião e Artur de Magalhães Basto e António Cruz (dir.). 1962-1965. *História da Cidade do Porto*, 3 volumes. Porto: Portucalense Editora.

Salgado, Augusto António Alves. 2009. *Portugal e o Atlântico Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640)*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2009.

Vieira, Alberto. S/d. *A Madeira e o mercado de açúcar. Séculos XV-XVI*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico.

<http://www.madeira-edu.pt/Portals/31/CEHA/bdigital/hsugar-madeira4.pdf>

AUGUSTO EDUARDO NEUPARTH (1859-1925) RAZÃO DE ESTADO E CIÊNCIA¹

Comunicação apresentada pelo académico
Carlos Manuel Baptista Valentim, em 7 de novembro

1. Introdução

Reconhecido professor da Escola Naval, Almeida d’Eça defendia, em 1899², que o oficial da Marinha já não poderia ser o “rude navegador” dos séculos anteriores. A somar à capacidade de comando, o oficial da Marinha não deveria descurar a sua formação noutras áreas do saber, que lhe permitissem intervir em diferentes domínios da sociedade. Face ao seu papel na liderança e no comando, a bordo dos navios, o oficial da Marinha teria de ser astrónomo, matemático, físico, mas não poderia ser esquecido o seu, mais do que provável, desempenho nos serviços de administração, tanto naval como ultramarina, nas indústrias marítimas, navegação mercante, pescarias e noutras áreas técnicas, que requeriam “variadas aptidões”³. Para colocar em prática esta formação, que o almirante Vicente de Almeida d’Eça defendia, seria necessário uma ampla renovação dos programas de ensino na Escola Naval para os futuros oficiais da Marinha. O que viria a acontecer ao longo do século XX, nas sucessivas reformas dos curricula dos cursos da Escola Naval.

Numa sociedade, na sua maioria analfabeta, com grandes desníveis de desenvolvimento económico e social, as forças militares detinham um papel ativo em cargos e funções, ao serviço do Estado, que exigiam adequada formação técnica e científica. Com a construção do Terceiro Império, centrado em África, a partir do último terço do século XIX, e durante a maior parte do século XX, os oficiais da Marinha vieram a ter uma ação importante, designadamente, na fixação das fronteiras, na exploração dos territórios, na produção de mapas, na investigação científica desses espaços, com destaque para os levantamentos de hidrografia e geodesia. Mais do que uma resposta às exigências práticas da navegação, os oficiais da Marinha enveredavam, em certos casos, por projetos que tinham como objetivo fortalecer a legitimidade imperial e o reconhecimento de Portugal como um ator no mesmo plano de outras potências imperiais⁴.

² Vicente Almeida d’Eça, “O Oficial de Marinha”, *Anais do Clube Militar Naval*, Tomo XXIX, N°10, Outubro, 1899, pp. 799-824.

³ Idem, *ibidem*, p.816.

⁴ Veja-se o caso de Hugo de Lacerda: Pedro Miguel Pinto Raposo, ““Method and Much Scientific Probitry”: Hugo de Lacerda (1860-1944) and the Chair of Hydrography of the Lisbon Naval School (1897-1907)”, in *A Bridge between Conceptual Frameworks. Sciences, Society and Technology Studies*, Raffaele Pisano Editor, Dordrecht, Heidelberg, New York, London, Springer, 2015, pp. 453-474, p. 455.

Na formação que tinha lugar na Escola Naval⁵, a par das valências adquiridas nas vivências a bordo dos navios e durante as longas viagens que efetuavam, os oficiais da Armada⁶ obtinham os saberes necessários para lidar com técnicas e processos que eram exigidos para além das áreas profissionais da Marinha. Os serviços que prestavam à sociedade, nos mais variados domínios, nomeadamente nas áreas que exigiam saberes matemáticos, impunham-se como decisivos. A geodesia, a cartografia, a hidrografia, a astronomia, a geografia, as várias engenharias, surgiam em lugares de destaque. “*Os oficiais da Marinha tinham uma preparação básica em matemática, astronomia, navegação e hidrografia, [...]. Assim, e durante muitos anos, seriam sobretudo oficiais da Marinha, com alguns poucos civis e oficiais do Exército, quem iria trabalhar nas delimitações de fronteiras, na geodesia e na topografia do Ultramar, exercendo, como tantos outros campos, um papel de pioneiros, até poderem ser gradualmente substituídos por pessoal civil.*”⁷

A instalação de observatórios astronómicos e meteorológicos revelam “*a importância dos oficiais da Marinha na implementação de espaços científicos no ultramar português*”⁸. Por outro lado, as campanhas hidrográficas, a produção de cartografia e a construção de portos, com a participação destes militares ao serviço do Estado, são um sinal claro da implementação de projetos, planos e medidas que foram implementados a partir das estruturas governativas do “centro”, isto é, no Governo metropolitano, na Europa. De facto, os territórios coloniais surgiam como espaços de circulação de conhecimentos especializados, laboratórios de ensaio de novas práticas e mercados de trabalho, no campo científico e tecnológico, incluindo disciplinas como a medicina, a cartografia, o estudo do meio e do território⁹.

Oficiais da Marinha como Augusto Eduardo Neuparth(1859-1925), a par de outros que ficaram no anonimato, vieram a ter uma ação relevante, quer em termos políticos, quer ao nível científico, na última fase imperial de Portugal, na transição do século XIX para o século XX. Alguns destes militares iriam ficar vincadamente na memória social do país, ao longo do século XX, por diferentes razões.

Augusto Eduardo Neuparth teria sobretudo uma ação marcante ao nível científico e técnico.

⁵ Utiliza-se ao longo deste texto a designação de «Marinha».

⁶ Utiliza-se ao longo deste texto a designação de «Marinha».

⁷ A. Teixeira da Mota, “Elogio histórico do Almirante Gago Coutinho”, *Boletim da Academia de Ciências de Lisboa*, Vol. XXIV, jan.-fev. 1962, pp.70-101, p. 82.

⁸ Pedro P.M. Raposo, “O Império e o Tempo: notas para uma abordagem à História dos Observatórios Coloniais Portugueses, In *A outra face do Império. Ciência, tecnologia e medicina (sécs. XIX-XX)*, Coordenação de Maria Paulo Diogo e Isabel Maria Amaral, Lisboa, Edições Colibri, 2012, pp. 17-29, pp.22-23.

⁹ Maria Paulo Diogo e Isabel Maria Amaral, “Apresentação”, *ibidem*, pp. 12-13.

2. Construir a biografia de Augusto Eduardo Neuparth

Não têm sido prolixos os textos sobre a vida e a carreira naval e científica de Augusto Eduardo Neuparth. Os primeiros dados biográficos consistentes deste oficial da Marinha foram publicados na Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira¹⁰. Trata-se de uma descrição sucinta, mas abrangente, da vida do almirante Neuparth. Na biografia referida, não se encontra explicitada a ascendência familiar de Augusto Neuparth – apresentado como “Almirante e engenheiro hidrógrafo”, que frequentou a Escola Politécnica, a Escola do Exército e por fim a Escola Naval, tendo obtido o respetivo diploma de engenheiro hidrógrafo. Inicialmente efetuou numerosas viagens por Cabo Verde, Guiné, Angola e Moçambique. É destacado o facto de ter tomado parte no bombardeamento de Cadica, na Guiné, e no de Catalha, no Zaire, não sendo referido o ano, presumindo-se, em face de ter ingressado na Escola Naval em 1879, que essas ações militares se tenham sucedido na década de 1880. Citam-se, em seguida, alguns dos seus numerosos trabalhos hidrográficos e geodésicos, que dão uma ideia da sua atividade técnica e científica. A alusão aos seus serviços no Observatório Astronómico de Lisboa, no Observatório Meteorológico D. Luiz, na Direção de Trabalhos Geodésicos e na Secção de Faróis do Ministério da Marinha, atestam as valências técnicas que Neuparth possuía. Por fim, o texto publicado na Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, não deixa de mencionar o cargo de ministro da Marinha em 1914 e a chefia da Base Naval dos Açores e do Cruzador “Vasco da Gama” durante a Grande Guerra (1914-1918), duas funções exercidas durante a guerra, que ainda não foram totalmente esclarecidas, na medida em que lhe são imputadas posições e simpatias políticas, por um dos lados do conflito (o alemão), que não correspondem totalmente à realidade.

No dicionário da Maçonaria Portuguesa, da autoria de A.H. Oliveira Marques¹¹, Augusto Eduardo Neuparth é descrito como um “oponente” à ditadura de Sidónio Pais, por isso teria sido preso, o que não correspondeu totalmente à realidade dos factos, como se verá adiante. Este pequeno texto revela que Augusto Neuparth foi iniciado na Maçonaria em 1900, na loja Cruzeiro do Sul, de Lourenço Marques (Moçambique). Este facto tem despertado o interesse sobre esta figura.

Igualmente com a coordenação de A. H. Oliveira Marques na obra sobre os parlamentares e ministros da 1.ª República (1910-1926)¹², Augusto Eduardo Neuparth surge como filho do músico alemão Eduardo Neuparth e de Margarida Bohmher, confundindo-se, neste caso, a sua paternidade, pois na realidade tratam-se dos seus avós. É registado nesta nota biográfica que tendo acompanhado o presidente António José de Almeida na

¹⁰ *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, Vol. XVIII, Lisboa/Rio de Janeiro, Editora Enciclopédia, Lta, pp. 643-644. Os volumes 1 a 37 foram publicados entre 1935 e 1957.

¹¹ A. H. Oliveira Marques, *Dicionário da Maçonaria Portuguesa*, Vol. II [J-Z], Lisboa, Editorial Delta, 1986, p. 1026.

¹² A. H. Oliveira Marques (coordenador), Paulo Guinote, Pedro Teixeira Mesquita, João José Alves Dias, *Parlamentares e Ministros da 1.ª República*, Lisboa, Coleção Parlamento, 2000, pp. 321-322.

viagem ao Brasil em 1922, foi, ainda nesse ano, e no seguinte, nomeado membro do júri que julgou os intervenientes na Noite Sangrenta de 19 para 20 de outubro de 1921. É novamente como descrito como revoltoso contra Sidónio Pais.

António Ventura, num trabalho sobre os oficiais de Marinha que aderiram á Maçonaria¹³, descreve os factos e acontecimentos da vida e da carreira de Augusto Neuparth, já anteriormente referidos. Revela, no entanto, a sua colaboração, com Bernardino Machado, na Academia de Estudos Livres, onde lecionou cursos de Astronomia e fotografia, tendo fundado a revista *Pescas Marítimas*.

No Dicionário de História da I República e do Republicanismo¹⁴ a entrada biográfica de Augusto Eduardo Neuparth¹⁵ dá ênfase à sua atividade política enquanto ministro da Marinha, no período inicial da Grande Guerra, num governo chefiado por Bernardino Machado. Sendo referido que Neuparth manteria uma postura extrapartidária, por outro lado, e de forma não totalmente esclarecida, sugere-se que se revoltaram contra Sidónio, valendo-lhe tal ato a prisão.

Todos os pequenos textos biográficos citados, embora tenham reproduzido certas contradições sobre a vida e os cargos que Augusto Eduardo Neuparth desempenhou, sintetizam os aspetos mais relevantes da carreira e da atuação deste oficial da Marinha, que se destacou como um cartógrafo e hidrógrafo, um cientista, com trabalhos importantes na definição do que veio a ser o Terceiro Império Português.

Poderá resumir-se da seguinte forma, os dados biográficos relativos a Augusto Eduardo Neuparth, que os estudos de síntese disponibilizaram até ao momento

- Surge como filho de Eduardo Neuparth – músico alemão que chega a Portugal no Século XVIII;
- no domínio político é referido como extrapartidário;
- Surge como revoltoso contra Sidónio Pais, ao comando do cruzador “Vasco da Gama” (em janeiro de 1918);
- iniciado na Maçonaria: Loja Cruzeiro do Sul, nº 211, Lourenço Marques a 2 de fevereiro de 1900, mas ficou a coberto com atestado de quite ainda nesse ano, a 8 de dezembro.
- Só em parte o texto editado pela Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, sem autoria¹⁶, corrobora a informação precedente, porque se centra nas atividades militares e científicas de Augusto Neuparth.

¹³ António Ventura, *A Marinha Portuguesa e a Maçonaria*, Lisboa, Editorial Vega, 2013, p. 79.

¹⁴ Com coordenação de Maria Fernanda Rollo, Lisboa, Assembleia da Republica Coleção Parlamento, 2013.

¹⁵ Da autoria de António Paulo Duarte, pp. 40-41.

¹⁶ Participam neste projeto editorial alguns oficiais da Marinha, que eventualmente poderão ter escrito o texto, como por exemplo: Fontoura da Costa, Carlos Gago Coutinho, Joaquim Marques Esparteiro, Tancredo Faria de Moraes.

3. A Família Neuparth

Augusto Eduardo Neuparth nasceu no seio de uma família de músicos. O seu avô, um alemão de origem judaica, iniciara ainda na Alemanha (Prússia) uma carreira musical. Quando Napoleão invade a Prússia, em 1806, Erdmann (em português ficaria conhecido por Eduardo) Neuparth, passou a integrar a banda do regimento da guarnição de Friburgo, indo em seguida a Estrasburgo. Contratado por um comissário do Exército francês para formar a banda do regimento de Dax, perto de Baiona, estabeleceu-se em seguida no regimento de Gijón, nas Astúrias, e participou nas batalhas de Arapiles e Vitória. Quando é assinada a paz na Europa encontrava-se em Toulouse a pouca distância do regimento de Infantaria portuguesa nº 4, que necessitava de um maestro. Em 12 de agosto de 1814 chega a Lisboa com o seu novo regimento. Acabaria por se fixar em Portugal. Eduardo Neuparth fez parte da comitiva que se deslocou à Áustria para transportar a arquiduquesa D. Maria Leopoldina para o Rio de Janeiro, onde iria casar com o futuro D. Pedro IV (primeiro imperador do Brasil).

O músico fixou-se no Rio de Janeiro, onde se encontrava a Corte, e associou-se a Valentim Ziegler, no negócio da venda de instrumentos musicais e pautas de música, casando em primeiras núpcias com a filha do seu sócio, Carolina Ziegler. Após a Revolução Liberal de 1820, regressa a Portugal e estabelece-se na Rua Nova do Carmo, nº 23, continuando o negócio da venda de instrumentos musicais e pautas de música. Tendo enviuvado entretanto, casa em segundas núpcias, no ano de 1826, com Margarida Boehmler, de ascendência judaica, de quem vem a ter quatro filhos.

A empresa fundada por Eduardo Neuparth foi uma das mais bem sucedidas editoras de Lisboa do século XIX. Eduardo Neuparth viria a fundar o Salão Neuparth, em 1828, após o fim da sociedade que iniciara com Valentim Ziegler. Esse espaço, editora e loja de música lisboeta de grande sucesso, foi mantido pelo seu filho Augusto Neuparth e depois pelo neto, Júlio Cândido Neuparth, irmão do oficial de Marinha Augusto Eduardo Neuparth, até à sua aquisição pela firma Valentim de Carvalho, em 1923¹⁷. Registe-se que fora a firma Neuparth a primeira a editar em 1891 a “Portuguesa”, composição que viria ser o hino nacional, após a implantação da República.

De uma forma recorrente, o oficial da Marinha Augusto Eduardo Neuparth surge, nas sínteses biográficas que têm sido publicadas, como filho de Eduardo Neuparth (1784-1871), quando na realidade é seu neto. O seu pai foi Augusto Neuparth (1830-1887), casado com Virgínia Júlia de Oliveira Basto, viria a ser igualmente um músico reconhecido, autor de várias composições, especialista em instrumentos de sopro, em particular

¹⁷ Veja-se, sobre a família Neuparth, o seu estabelecimento em Portugal e a sua ação no campo musical, venda de instrumentos e edição musical, Maria João Durães Alburquerque, *La edición musical en Portugal (1834-1900): un estudio documental*, Tesis Doctoral, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Ciencias de la Información, Departamento de Biblioteconomía y Documentación, pp. 246-264.

oboé e fagote¹⁸. Introduziu em Portugal o saxofone e deu aulas no Conservatório e no Real Teatro de S. Carlos.

Augusto Eduardo Neuparth era o mais velho de quatro irmãos: Virgínia Neuparth, Júlio Cândido Neuparth e Adelaide Guilhermina Neuparth. O pai, Augusto Neuparth faleceu em 1887, mas a mãe, Virgínia Júlia, ficaria na posse do armazém onde se localizava o negócio da venda de instrumentos e de edições musicais.

O continuador da vocação musical familiar dos Neuparth foi Júlio Cândido Neuparth¹⁹, que estudou no Conservatório Nacional, onde terminou o curso de violino. Viria a fazer parte da orquestra do Real Teatro de S. Carlos, como concertino. Aí executou as suas próprias composições. Ingressou como professor de harmonia, em 1895, no Conservatório Nacional onde se manteve até à sua morte em 1919.

Augusto Eduardo Neuparth nunca viria a interessar-se pela música, ou pelo negócio familiar da venda de instrumentos e edições musicais. Após a morte do pai, a sociedade de capital e indústria transitou para a sua mãe e para o seu irmão Júlio, em sociedade com Ricardo António Filgueiras, comerciante, morador em Lisboa. Augusto Eduardo Neuparth iria dedicar-se à Marinha, viajar por África e pela Ásia, e iniciar os seus estudos científicos, sobre Cartografia, Hidrografia, Geologia e Oceanografia.

4. Augusto Eduardo Neuparth: oficial da Marinha

Augusto Eduardo Neuparth nasceu em Lisboa a 11 de outubro de 1859. Após ter estudado nas Escolas Politécnica e do Exército ingressa na Marinha com vinte anos, em 1879, no posto de aspirante. Conclui o curso da Escola Naval dois anos mais tarde, sendo promovido a guarda-marinha a 7 de novembro de 1881. Especializou-se em Hidrografia. Embarcou em diversos navios, dos quais se destaca, como elemento de guarnição, as canhoneiras “Tavira”, “Tejo”, “Rio Lima”, “Guiné”; as corvetas “Bartolomeu Dias”, “Duque da Terceira” e “Rainha de Portugal”; os transportes “Índia” e “África”; a fragata “D. Fernando”; o couraçado “Vasco da Gama”. Saliente-se, contudo, as comissões ao serviço do Império: na Estação Naval de Angola (1885), onde será promovido ao posto de segundo-tenente, a 30 de dezembro; Cabo Verde (1888), sendo promovido no ano seguinte a primeiro-tenente (21-11-1889); e Moçambique e o Índico (1896). Participou em algumas campanhas militares, nomeadamente, no ataque a Cadica, na Guiné, e a Catalha, na foz do rio Zaire.

Eduardo Neuparth ficou associado à expedição de Brito Capelo ao interior de Boma. Foi secretário do explorador no diálogo com os povos locais para assinatura de um tratado de paz e amizade. Dignas de notas são ainda as suas missões às ilhas de Djeta,

¹⁸ Veja-se Alexandre Arménio Tojal, A produção e o comércio de instrumentos e edições musicais em Lisboa (1850-1900), *Cadernos do Arquivo Municipal*, nº 4, Câmara Municipal de Lisboa, 2000, p. 95.

¹⁹ Maria João Durães Alburquerque, *Op.cit.*, p. 253.

na Guiné, para libertar dois franceses, e ao Rio Nuno para resgatar um português encarcerado pelo régulo Yurá. Promovido a capitão-tenente em 28 de julho de 1898, e a capitão-de-fragata a 27 de novembro de 1908. Dois anos depois vai ocupar o cargo de capitão do porto de Mormugão, entre 1910 e 1913. Prestou serviço, também, no Observatório Astronómico de Lisboa, no Observatório Meteorológico D. Luís, na Direção de Trabalhos Geodésicos e na seção de faróis do Ministério da Marinha. É promovido a vice-almirante a 23 de maio de 1919. Acompanhou António José de Almeida na sua viagem presidencial ao Brasil em 1922. O último cargo que desempenhou foi o de Diretor Geral da Marinha. Na sua folha de serviços constavam várias condecorações e louvores. Fundou e dirigiu a revista *Pescas e Marítimas*, editou várias obras sobre Moçambique, e entre os seus interesses contava-se a Astronomia e a fotografia.

Faleceu em Lisboa em 24 de Agosto de 1925.

5. A Razão de Estado: um oficial da Armada na Grande Guerra

Augusto Eduardo Neuparth exerce as funções de Ministro da Marinha, em dois Governos, consecutivos, presididos por Bernardino Machado, entre 9 de fevereiro e 12 de dezembro de 1914. Com o início da Grande Guerra, uma das medidas Neuparth é a criação da Divisão Naval de Instrução e Manobra, para defesa do porto de Lisboa. Iniciou, nessas circunstâncias o reforço de pessoal, com a incorporação de reservistas na Marinha. O envio para África de forças terrestres da Marinha, também é um das medidas que implementa.

Durante o último ano da Grande Guerra Augusto Eduardo Neuparth, com a patente de capitão-de-mar-e-guerra (fora promovido a 5 de fevereiro de 1915), vai comandar o cruzador “Vasco da Gama”, uma das mais importantes unidades navais da Marinha Portuguesa, que se revoltou nos dias 7-8 de janeiro de 1918 contra o regime sidonista. Neuparth, ao contrário do que é mencionado, até ao momento, na maior parte das súmulas e sínteses sobre a vida deste oficial da Armada, manteve-se afastado da revolta dos marinheiros, tendo sido preso a bordo durante os dias da rebelião do cruzador da Marinha Portuguesa.

Promovido a contra-almirante em 24 de Agosto de 1918, Eduardo Neuparth chefiou a base naval de Ponta Delgada nos Açores, tendo gerido com desenvoltura o estabelecimento da esquadra americana no arquipélago.

O Almirantado britânico tende a cometer um erro, pois não encara como fundamental até 1915 a hipótese de uma guerra submarina, descurando com isso a defesa das ilhas atlânticas e a hipótese dos submarinos operarem de forma furtiva no Atlântico, escolhendo a melhor forma de atacar populações, a costa e a navegação; os responsáveis pela Royal Navy pensam essencialmente numa guerra convencional, no altar mar, com poderosas marinhas a defrontarem-se.

É assim que, na sequência da atuação dos submarinos junto das ilhas portuguesas, a Inglaterra, com a falta de meios de proteção, que são recolhidos para o Mar do Norte, e para junto da sua costa, está de acordo que uma outra potência em ascensão possa utilizar os Açores como base para a defesa dos seus interesses²⁰.

Em outubro de 1916 tem início a terceira campanha submarina contra a navegação. A Alemanha tem operacionais 100 unidades, e entre essas 58 estão no Atlântico. As de maior porte e autonomia começam a procurar espaços mais afastados da sua base. As potências aliadas são surpreendidas pela iniciativa da guerra submarina e pela sua eficácia. É difícil detetar e anular a capacidade de um submarino. Em quatro meses, de outubro de 1916 a janeiro de 1917 são afundados 757 navios, com uma carga de 1 304 290 t²¹.

A extensão das zonas de ataques dos submarinos envolve as ilhas portuguesas. A 3 de dezembro, tem lugar um ataque ao Funchal. A Marinha Portuguesa não deu grande importância aos Açores até 1917²². As ilhas são consideradas como sendo da responsabilidade inglesa, e os Açores não são as ilhas que mais preocupa o governo de Lisboa - as atenções estão viradas para Cabo Verde, por causa do cabo submarino, e a Madeira em face da navegação que vem do Atlântico Sul. Júlio Milheiro chefia o porto de Ponta Delgada e, depois, a Defesa Naval dos Açores. A unidade que aí se encontra a operar é a canhoneira “Açor”, mas não dispõe dos dispositivos de armas e a autonomia necessária para enfrentar um submarino alemão, numa área que é equivalente à dimensão de Portugal Continental. É certo que a defesa foi reforçada com cinco baterias antiquadas, retiradas das antigas canhoneiras coloniais, colocadas no Espaldão e na Mãe de Deus, mas essa solução não garante uma defesa segura e eficaz da região.

Nos últimos meses de 1916 as chefias do estado alemão constatam que não conseguem vencer os Aliados na batalha terrestre, na frente Ocidental. Face a essa impossibilidade, vão tentar estrangular o comércio com a Inglaterra, que é abastecida por 10 milhões de toneladas de navios, caso afundasse 600.000 mensais, os responsáveis alemães pensavam que era o suficiente para vergar e derrotar a Inglaterra. A consequência é a entrada do Estados Unidos da América do Norte na guerra. Entre fevereiro e abril de 1917 os submarinos afundam 977 navios, com dois milhões de toneladas, aproximadamente, uma média superior às 6000 000 t mensais. O almirante Jellicoe, primeiro lord do Almirantado, afirma que se as perdas continuarem a Grande Bretanha é derrotada. Ora, este país beligerante necessita de escoltas nas linhas de navegação mais importantes, nomeadamente naquelas mais importantes que dão o acesso ao seu território, e que estabelecem as ligações atlânticas. Terá de inaugurar, o que antes os responsáveis políticos e militares britânicos não admitiam: o sistema de comboios.

²⁰ António José Telo, *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Lisboa, Asa, 1993, p. 102.

²¹ Idem, *ibidem*, p. 103

²² Idem, *ibidem*, p.106.

É neste quadro político e militar-naval que os Açores passam para a alçada naval norte-americana. A beligerância americana altera o papel dos Açores no centro das águas dos Atlântico²³.

A vitória sidonista surge numa altura crucial da Grande Guerra. Após a derrota da Rússia na Frente Oriental e a Revolução Russa em outubro de 1917. A questão que permanece é a de saber se os alemães conseguem transferir as tropas que têm no Leste da Europa para a Frente Ocidental, tentando em seguida ganhar prioridade e esmagar os aliados. São aproximadamente 30 divisões que terão de ser transportadas para a Flandres. Trata-se de um enorme esforço logístico e operacional. As grandes iniciativas e ações das forças aliadas são um desastre, e a derrota parece encontrar-se a um passo de se consumir. Caso a ajuda americana não se concretizasse poderia mesmo haver a breve trecho um colapso das forças aliadas.

As fações e grupos que apoiaram Sidónio Pais vêm com desconfiança a presença das forças militares norte-americanas nos Açores. Os simpatizantes monárquicos criticam fortemente o Partido Democrático por ter permitido a instalação dos americanos nas ilhas açorianas²⁴. A Marinha, sem os defensores da ala democrática, responde muito evasivamente ao pedido americano de cooperação contra os submarinos alemães, na medida em que querem recusar o comando operacional do almirante Dunn, pelo que só deve atuar em ações de mútuo acordo, mantendo a independência e o comando das forças portuguesas²⁵. As forças locais portuguesas não contam com uma única unidade que possa participar em operações conjuntas, pelo que se resolve enviar o cruzador “Vasco da Gama” para Ponta Delgada em fevereiro de 1918. Trata-se de solução ao nível da política interna, visando afastar uma das unidades operacionais da Marinha que se tinha revoltado nos dias 7-8 de janeiro de 1918, para enfrentar as forças sidonistas.

A ação do “Vasco da Gama” nos Açores será centrada na manobra diplomática, procurando acentuar a presença de soberania portuguesa no território, isto é, mostrando a bandeira. O seu comandante, Augusto Eduardo Neuparth, passa a chefiar a defesa naval dos Açores. Os seus relatórios vão contribuir para alimentar, e aumentar mesmo, a desconfiança dos responsáveis do governo português²⁶.

Neuparth tece várias considerações em relação à estrutura de defesa, mas sugere a dispensa da força americana e a sua substituição por uma portuguesa equivalente, o que equivaleria à mobilização de uma boa parte da Marinha, mas que só teria capacidade para defender o porto de Ponta Delgada, mas sem autonomia, porém, para o desafio da guerra submarina. Além de propor o desembarque de peças de artilharia do cruzador, com efeito psicológico, o comandante português é muito cético em relação à força e capacidades norte-americanas - desconfia da sua atitude e ação, nomeadamente os submarinos que saem, segundo a sua opinião, sem resultados.

²³ Idem, *ibidem*, p.110.

Fazia-se sentir alguma tensão nos Açores. Temia-se revoltas nos navios. Em resposta a um ofício do Alto Comissário da República nos Açores, o comandante em chefe de Defesa Marítima dos Açores referia que na Horta teria havido um comportamento desadequado de algumas praças a bordo do cruzador “Vasco da Gama”, a 26 de julho. O comandante do navio tinha pedido a saída de algumas praças, fogueiros. Havia no cruzador um certo número de praças que por indisciplina era aconselhado que deveriam desembarcar²⁷.

O capitão-de-fragata Matos Moreira em 11 de agosto substituíra o capitão-de-fragata Júlio Milheiro no cargo de Comandante da Defesa Naval no porto de Ponta Delgada.

A 31 de agosto de 1918 faltavam ao cruzador “Vasco da Gama” 92 praças; o comandante julgava indispensável a vinda de Lisboa de 52 praças.

Falta de pessoal também se fazia sentir ao nível dos pilotos-aviadores da Marinha, para o centro de aviação da Horta. Nesse caso deveriam de avançar os do Ministério da Guerra. Por exemplo, a 7, 16, 17 e 18 de agosto, o contra-almirante Dunn, da Marinha dos Estados Unidos é informado, pelo ajudante do Almirante Neuparth, do trânsito de navios, detalhadamente, no porto de Ponta Delgada.

As autoridades portuguesas, através do almirante Neuparth, referiam a 31 de julho de 1918, que segundo instruções para o serviço combinado entre as autoridades portuguesas e americanas, sobre o reconhecimento dos navios que entravam no porto de Ponta Delgada, tinham enviado ao comando norte-americano informações não só de navios portugueses, como também estrangeiros, à exceção dos americanos, como estabelecia o ponto nº 2 daquelas instruções. Porém, o comando português queixava-se que havia muito tempo que não recebia a indicação dos navios americanos que entravam no porto, conforme estabelecia o nº 6 do documento, sabendo-se que já tinham entrado três destroyers e uma canhoneira da Marinha dos Estados Unidos. E os navios, sobretudo os mercantes não tinham içado as bandeiras combinadas, arriscando receber fogo das fortalezas.

O comandante Neuparth será promovido, entretanto, a almirante, e nomeado “comandante-em-chefe” da defesa dos Açores²⁸. A Marinha tem nos Açores as baterias, o “Vasco da Gama”, as canhoneiras “Açor” e “Ibo”. Na realidade Neuparth pode fazer muito pouco em relação à forma como a guerra está a evoluir, com a ameaça dos submarinos. A atuação de Neuparth nos Açores inscreve-se, desta forma, no braço-de-ferro do governo sidonista com os Estados Unidos. A recusa inicial de receber os fuzileiros não foi bem recebida em Washington.

Alto-comissário para os Açores com capacidade de centralizar todas as forças militares, o general Simas Machado, afasta Neuparth e o cruzador “Vasco da Gma” de Ponta

²⁷ BCM – AH – Índice 31 – 4831 – 6-XXX-93, Defesa Marítima dos Açores, Documentação recebida e expedida em 1918.

²⁸ António Telo defende ser um cargo político.

Delgada, por se assumir que o navio não é útil à defesa das ilhas açorinas²⁹. Dessa forma, o general ordena que o cruzador vá para a Horta, mas Neuparth recebe mal a ordem, que assume como uma simples “recomendação”. O comandante português diz que necessita de escolta, e tenta contornar a ordem, mas o general, amparando-se no decreto 3986 que lhe concede amplos poderes de comando das forças militares, acentua que se tratam de instruções e não recomendações, o que determina que o cruzador “Vasco da Gama” vá para a ilha do Faial, cidade da Horta. O almirante americano Dunn fica satisfeito com o desfecho das missões que são atribuídas ao cruzador.

Augusto Eduardo Neuparth foi apelidado de “monárquico e germanófilo” – o que não correspondia à realidade – no rescaldo do sidonismo, quando em fevereiro de 1919 irrompe um clima de “caça às bruxas” na Marinha. Na realidade não alinhava politicamente com nenhum dos partidos.

6. A Ciência: investigação, produção científica e divulgação

Eduardo Augusto Neuparth foi, sobretudo, um engenheiro-hidrógrafo, e nessa atividade técnica veio a ter um papel importante na farolagem da costa portuguesa e na exploração dos litorais do Império português, ao efetuar numerosos trabalhos geodésicos e topográficos, quer na costa portuguesa, quer nas colónias, em África. Na costa portuguesa procedeu à determinação rigorosa das coordenadas geográficas do farol do cabo da Roca; sondou a barra de Lisboa; levou a cabo trabalhos hidrográficos em Paço de Arcos para a construção de uma doca; durante o centenário henriquino (1894) ergueu um farol em Sagres. No Império efetuou o reconhecimento hidrográfico da costa sul da Guiné; a exploração da enseada de Cabinda; a triangulação e parte da sondagem da baía de Luanda; o estudo hidrográfico da enseada de Lobito; o projeto do caminho-de-ferro de Cabinda ao Chilongo; a triangulação da costa sul de Moçambique e do seu rio Maputo; a triangulação do porto de Lourenço Marques. Numa época marcada pela Conferência de Berlim (1884-85), Eduardo Neuparth surge como um oficial da Marinha empenhado nas tarefas de delimitação dos espaços imperiais.

A 16 de janeiro de 1901, Eduardo Neuparth, então vogal, adido à Comissão de Cartografia no Ministério do Ultramar, ao ter informação que nos Serviços do Tejo e Porto de Lisboa, que dependia do Ministério das Obras Públicas, havia bastantes trabalhos a executar, julgando-se com valências para tal, pela sua longa experiência no Ultramar, onde trabalhara nas obras do Porto de Lourenço Marques, e em outros espaços da Costa Ocidental de África, tal como no território de Portugal na Europa, onde procedera a sondagens da barra e porto de Lisboa e de outros trabalhos hidrográficos, “rogava como suplicante” que fosse requisitado ao Ministério da Marinha e Ultramar para aí efetuar serviço³⁰.

²⁹ Idem, *ibidem*, p.141.

³⁰ Biblioteca e Arquivo Histórico de Obras Públicas, Neuparth, Augusto Eduardo, C0081-1B BAHOP.

Em ofício datado de 21 de fevereiro de 1901, dos Serviços do Tejo e Porto de Lisboa, através do seu Engenheiro chefe, José Maria Cordeiro de Sousa, dá o parecer que “pode ser muito utilmente aproveitada a actividade de um engenheiro hydrographo nos trabalho de sondagens de agua, de planimetria e nivelamento das margens do rio, em estudos de balizagem dos esteiros, em estudos de velocidades de correntes, de marés, e outros que são de grande conveniência, não só para a preparação e inforação de projetos de obras como para o mais completo regímen do rio.”

Assinalava-se que em anteriores estudos deste género, por engenheiros hidrógrafos e por engenheiros de obras públicas, não tinham sido metodicamente adotados como esperado, como seria de esperar, mas ficaram incompletos por o pessoal ter sido disperso. Haveria toda a conveniência que esses estudos tivessem continuação, para “execução das obras de melhoramento do rio e de complemento das do porto de Lisboa.”

A Secretaria do Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, a 9 de abril de 1901, através do seu Diretor Geral, Dias Costa, informava que o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, não viam inconveniente da requisição do capitão-tenente Augusto Eduardo Neuparth, uma vez que o vencimento desse militar fosse assegurado pelo Ministério das Obras Públicas.

O Ministério noticiava a 11 de abril que Neuparth iria apresentar-se. A 1 de setembro de 1902 solicita a sua exoneração das funções que desempenhava em comissão no Ministério das Obras Públicas, ao Ministério da Marinha e Ultramar para a Direção Geral do Ultramar porque tinha licença para residir temporariamente em Angola.

Augusto Eduardo Neuparth, fora colaborador na Academia de Estudos Livres, desde a sua fundação. Aí regea o curso popular de astronomia e dirigira a aula prática de fotografia³¹. Não esquecia Bernardino Machado na mesma publicação, que este oficial da Marinha, após a sua declaração a 7 de agosto, como Presidente do Governo, em que assegurava a solidariedade de Portugal para os aliados, “organizou logo com os nossos marinheiros a primeira expedição militar a África”³². Com o início da guerra, surgiram diferentes pontos de vista sobre a posição que Portugal haveria de adotar em relação ao conflito. As discussões e desconfianças sobre quem era a favor ou contra a Alemanha acabariam por envolver Neuparth. Refere Bernardo Machado, “Nunca ele deixou de firmar nobremente a sua linha patriótica, em todos os momentos em que o meu governo teve então de se pronunciar pela Nação.[...] E sem a mínima discrepância da sua parte, pude interpretar o sentimento geral do governo, ao significar a ministro de Inglaterra em Lisboa quando julgava conveniente.”

O testemunho no número de *A Pesca Marítima*, dedicada a Augusto Neuparth, de A. Ramalho³³, refere o papel na adesão de Portugal ao Conselho Internacional das Inves-

³¹ Bernardino Machado, “Augusto Eduardo Neuparth”, *A Pesca Marítima*, nº especial de maio de 1926, p. 142.

³² Idem. *Ibidem*.

³³ “Almirante Neuparth” *A Pesca Marítima*, Número Especial, p.155.

tigações pelas secções de Oceanografia e ao Conselho Permanente Internacional para a Exploração do Mar; teve uma ação importante na aquisição do navio oceanográfico «Albacora»; auxílio que procurou junto de industriais para o Aquário Vasco da Gama; atenção e cuidado que consagrava ao progresso dos estudos científicos das pescas.

Passos decisivos foram dados na Oceanografia pelo Almirante Neuparth³⁴. A Oceanografia biológica, que ensinava a exploração racional dos recursos marinhos, a forma de melhorar as condições de pesca. O surgimento de uma revista mensal dedicada a estes assuntos, *A Pesca Marítima*, com o devido apoio da Marinha, é prova suficiente do seu interesse pela investigação científica dos mares. Aliás, a maior parte dos artigos que se publicaram entre 1923 e dezembro de 1924 são da sua autoria. A revista tinha uma seção estatística, que reportava valores das capturas e os navios que tinham participado na pesca. Apresentava também uma tabela de marés; e quadros sinóticos com indicação dos diferentes assuntos para o projeto de regulamento para a pesca do atum, por exemplo. Neuparth afirmava que “um dos fins da revista era disseminar por assim dizer popularizar um certo número de conhecimentos que em geral só se podem adquirir em livros das especialidades [...] caros sempre, e escritos em línguas estrangeiras poucas vezes estão ao alcance dos que interessando-se pela pesca, devem estar ao facto da moderna ciência do mar.”³⁵ Pensava que a Oceanografia física e a Biologia marítima eram ciências auxiliares poderosas, que podiam desvendar muitos segredos dos oceanos, resolver problemas relacionados com as pescas, os mares e os seus recursos. E as questões científicas surgiam: porque motivo uma região que durante largo período era muito abundante duma certa espécie, por exemplo a sardinha, deixou de o ser quase repentinamente? Que razão houve para que esta espécie de peixes escasseasse num ano e fosse abundante em outros? Que leis regem as migrações de arenque, da sardinha e de outras espécies pelágicas? Como se pode prever com antecedência a maior abundância da sardinha ou do arenque? Na sua opinião eram perguntas que a ciência moderna ia respondendo e que à medida que fosse progredindo mais acertadas seriam as respostas.

Augusto Eduardo Neuparth considerava que a par da indústria da pesca, que na sua opinião “bem merece a atenção dos poderes públicos”, devia ter-se em atenção a indústria de fabricação do sal³⁶. “A Edade dos peixes” refere “Não só debaixo do ponto de vista científico, como também do comercial e industrial, é importante saber quanto tempo levam os peixes a crescer até que estejam em condições aproveitáveis para a alimentação publica e em que idade estão aptos a propagarem-se.”³⁷

Em “A Pesca de Arrasto no Planalto Continental”, Augusto Neuparth estava convencido que os recursos não eram inesgotáveis, mas era otimista ao pensar que

³⁴ “A Oceanografia ente nós”, A. Ramos da Costa, p. 148.

³⁵ “Ciência para Pescadores”, p. 145, março de 1924, nº 9,

³⁶ “A Salicultura em Portugal”, p. 187, julho de 1924 nº 12.

³⁷ *A Pesca Marítima* Outubro de 1924, nº 16.

“o repovoamento dessas regiões (mais exauridas) se fazia de maneira vertiginosa, de modo que há compensação suficiente para que não se tema o esgotamento total.”³⁸

Em “Os Peixes Abyssais e as suas formas Bizarrras”³⁹, e “A Flora do Oceano”⁴⁰, concluía, que a flora submarina é muito menos rica em espécies que a dos continentes, mas em compensação torna-se notável pela forma extraordinária das plantas que a compõem. Além disso está limitada a uma zona que borda as costas, estendendo-se pouco além do planalto continental que como se sabe não tem fundos superiores a 200 metros. [...] Na ria de Aveiro a extração do moliço é uma indústria importante da região, assim como na lagôa de Óbidos e em outros lugares.

7. Considerações Finais

Neto do músico Eduardo Neuparth, um alemão de origem judaica que se deslocou a Portugal nos exércitos de Napoleão, Augusto Eduardo Neuparth veio a exercer funções como Ministro da Marinha, em dois governos presididos por Bernardino Machado, de 9 de fevereiro a 12 de dezembro de 1914. Nomeado para comandar o cruzador “Vasco da Gama”, a 2 janeiro de 1918, Augusto Eduardo Neuparth teve um papel de destaque no comando desse navio e, em acumulação, na Defesa Marítima dos Açores, numa época marcada pelo ataque dos submarinos alemães ao arquipélago, enquanto se instalava em Ponta Delgada, pela primeira vez, uma base naval dos Estados Unidos da América.

O almirante Augusto Neuparth, veio a distinguir-se como uma cientista, nomeadamente nos primeiros passos da Oceanografia em Portugal. O seu trabalho foi reconhecido internacionalmente, como atestam os textos que se referem ao seu trabalho no ano da sua morte.

³⁸ *Ibidem* Dezembro de 1923, nº 6, p. 60.

³⁹ *Ibidem*, pp. 94-95.

⁴⁰ *Ibidem*, Janeiro de 1924, pp. 106-107.

ASSINATURA DO PROTOCOLO COM O CENTRO DE INVESTIGAÇÃO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 9 de novembro

Senhor Presidente da Câmara Municipal de Santarém, Senhor Director do Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, Senhores Investigadores, Senhores convidados, minhas senhoras e meus senhores,

É um prazer e uma honra estar hoje aqui, em Santarém, para assinar o protocolo de cooperação entre a Academia de Marinha e o Centro de Investigação Professor Joaquim Veríssimo Serrão. E digo que é um prazer e uma honra por três razões:

- a primeira, por constituir uma homenagem à figura ímpar de historiador e investigador que foi o fundador do Centro, o professor Joaquim Veríssimo Serrão, também membro honorário da Academia de Marinha;
- a segunda, porque constitui o reconhecimento, por parte da Academia de Marinha pelo trabalho notável de divulgação cultural realizado por este Centro, que não se limitou ao território nacional, mas foi capaz de criar polos aglutinadores e difusores em varias partes do mundo.
- por último, por uma questão de justiça e cortesia. Teve o senhor Director do Centro a amabilidade de propor o meu nome para membro deste centro pouco tempo depois de ter sido eleito Presidente do Conselho Académico da Academia de Marinha, na sequência aliás do que já tinha sido feito com os meus antecessores. E certamente não o fez pelos meus méritos como investigador. Pois bem, não só entendo que o senhor professor Martinho Vicente Rodrigues devia ser membro efectivo da Academia de Marinha, o que já sucede, neste caso por comprovados méritos, como também entendi propor a realização deste protocolo de cooperação entre as duas instituições.

Deixo-vos agora umas breves palavras sobre a Academia de Marinha para que fiquem a conhecê-la um pouco melhor. A Academia de Marinha realiza sessões públicas todas as terças-feiras. A sua âncora é o mar, estando organizada em duas secções, uma de história marítima e outra de artes, letras e ciências. Através deste protocolo saberemos encontrar temas de interesse comum para as duas instituições que, anualmente apresentaremos em Santarém e em Lisboa pelos nossos investigadores. Um bom exemplo desta comunhão de interesses é a assinatura do contrato firmado por D. Dinis com Manuel Pessanha em 1317, em Santarém, data considerada fundacional da Marinha Portuguesa, por estar associada á nomeação do seu primeiro Almirante. Esta data foi comemorada

em 01 de Fevereiro deste ano, numa sessão conjunta com várias academias, na Torre do Tombo, e constitui o tema central do Simpósio de História Marítima que irá decorrer entre 14 e 16 de novembro deste ano.

Sem vos querer maçar, direi apenas que, para além das sessões semanais já referidas temos todos os anos um Simpósio com a duração de dois a três dias, e dois concursos internacionais para trabalhos apresentados no âmbito das duas secções em que estamos organizados.

Neste momento são 323 os nossos académicos entre honorários, eméritos, efectivos, correspondentes e associados.

Termino, renovando os meus agradecimentos, bem como os desejos que os propósitos expressos neste protocolo sejam sempre cumpridos, sem esmorecimento, como desde o início constituíu firme intenção por parte dos que aqui o assinaram.

ASSINATURA DO PROTOCOLO COM O CENTRO DE INVESTIGAÇÃO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO

Palavras do Director do Centro de Investigação Professor
Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, Professor Doutor
Martinho Vicente Rodrigues, em 9 de novembro

Não posso esconder de Vossas Excelências a indefinível emoção com que dou voz a este preito, esperança que tenho de um futuro radioso ao celebrarmos hoje a Assembleia de Investigadores N.º 100.

Muito nos penhora estabelecer o Protocolo entre a Academia de Marinha e o Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, com dignidade e extraordinária largueza de consciência nesta proposta futura.

Um Protocolo que tem no seu propósito, a acção de conhecimentos e metodologias científicas tão próprias do Universo da Academia de Marinha e do Centro de Investigação.

A exaltação deste Protocolo, nunca deixará de ordenar as circunstâncias que garantem o sentido dos seus objectivos, de modo a contribuir como modelo de excelência no respectivo domínio de intervenção.

Ao ilustre Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco António Torres Vidal Abreu, apresento os nossos respeitosos cumprimentos, nesta cerimónia de tamanho significado.

Senhor Presidente, Almirante Francisco António Torres Vidal Abreu, tem Vossa Excelência o génio de suprimir no Mundo da Cultura a distância humana que a mesma Cultura segrega sem remédio. Intelectual sempre vigilante, a voz mais ouvida, justa, sensível e exacta sobre o sentido da Academia de Marinha.

Com alto sentimento de respeito e admiração, saúdo o Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal de Santarém, Dr. Ricardo Gonçalves, destacado Autarca que tanto deixa na Cultura.

A todos apresento o testemunho da mais respeitosa consideração e apreço. Cabe-me, pois saudar em meu nome pessoal e do Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, quantos enriquecem o significado histórico deste acto, com o brilho da sua presença e dignidade, quantos vieram de longe – exemplo notabilíssimo de amor à Cultura.

O Centro de Investigação tem como objectivo a promoção da Investigação nas áreas das Ciências Sociais e Humanas/Ciência e Tecnologia. Como uma agremiação de especialistas em solidariedade intelectual, que se dedicam à reconstrução documental e crítica do imediato, do passado próximo ao longínquo, a contribuir para o desenvolvimento da investigação científica nas áreas do conhecimento:

- realizar programas e projectos de investigação científica e tecnológica;
- colaborar com as Universidades e outras Instituições;
- realizar programas conjuntos de investigação;
- fomentar o intercâmbio científico com outras estruturas regionais, nacionais e estrangeiras ligadas à investigação – a difusão do crescimento através de uma política editorial.

O Centro de Investigação estabeleceu diversos Protocolos, com Instituições Nacionais e Estrangeiras, sempre numa responsabilidade comprometida, visando o sentido de uma efectiva apropriação das suas linhas de acção pelas Instituições.

A palavra “*Investigação*”, dotada de valor múltiplo cientificamente essencial, marcou a inteligência do imaginário do homem de diversas opções ideológicas ao longo dos Séculos. Não obstante a efectiva renovação, continua a ser uma tarefa difícil e morosa.

É neste espírito que à emoção se junta o agradecimento por tão elevadíssima honra de ser Membro efectivo da Academia de Marinha, na Classe da História Marítima, eleito, directamente, na Assembleia de Académicos presidida pelo Senhor Presidente, Almirante Francisco António Torres Vidal Abreu, no dia 19 de Outubro de 2017.

Tenho as minhas opções estratégicas, com dignidade e largueza de consciência para o alcance do melhor conhecimento capaz de participar na ponderação das ideias, elevação de espírito e nas realizações intelectuais da Academia de Marinha.

Santarém está na Primeira Idade das Academias Particulares e Modernas de Portugal no Século XVII

No Solar de João Saldanha, assinalou o *Mercurio Português* a notícia do ano de 1667 de três Academias particulares e modernas, constituídas por figuras notáveis de grande brilho e eloquência, atentas aos sinais de evolução e do progresso, a estabelecer as coordenadas do permanente dever do horizonte académico. Em Lisboa, a dos generosos e dos singulares, enquanto Santarém tinha a Academia Escalabitana, em casa de João Saldanha. Os Académicos chamavam-se “Solitários”, com protecção de Nossa Senhora da Piedade.

Os Saldanhas, Condes e Marqueses de Rio Maior, tinham a sua Casa Mãe aqui em Santarém, florilégio de tantos Homens ilustres, que deixam marcas durante uma dúzia de Séculos na vivência de largos acontecimentos históricos.

António Saldanha e a Aguada de Saldanha

António de Saldanha, quarto filho de Hugo Lopes de Saldanha e de Dona Maria de Bobadilha, Fidalga de Guadalajara.

António de Saldanha foi o tipo perfeito de Fidalgo Marinheiro. Sabia comandar uma Nau e sabia pilotá-la também. Tinha grande experiência do mar, podia peritar um navio e estava habilitado a discutir um problema de navegação. Era um homem culto

e com espírito prático e observador. Adquiriu o cognome de António, o da Aguada, porque descobriu a Baía da Mesa, que banha a actual Cidade do Cabo, aquém do Cabo da Boa Esperança, que se ficou a chamar Aguada de Saldanha.

Relativamente à Baía que tomou o seu nome, é dito que, na incerteza do lugar em que estava, subiu a uma montanha muito alta, achatada por cima, e estendendo os olhos por todas as partes, viu o Cabo, e além dele o mar para a banda de Leste onde se fazia uma enseada. Assim, naquela ascensão à montanha da Mesa, António de Saldanha avistou simultaneamente os Oceanos Índico e Atlântico, o que o europeu até então lograra.

António de Saldanha morreu em 6 de Abril de 1553 e foi sepultado na Capela-Mor do Convento de S. Domingos, em Santarém. Viveiro de Santos, por ali passou Fernão Lopes de Castanheda.

É honrado ainda hoje pela Marinha da África do Sul. Em 30 de Novembro de 1956 o Ministério de Defesa de Pretória agradece ao III Marquês de Rio Maior, João António de Saldanha de Oliveira e Sousa, o ter permitido a inclusão do timbre do Brasão do seu ilustre antepassado, na insígnia da base naval de Saldanha.

Filipe IV, em 1625, estabelece em Santarém uma “Feitoria dos Linhos Cânhamos e Enxárcias”. Filipe IV queria que houvesse Enxárcias, cabos que seguram os mastros e os mastaréus, mais morrão e cafetos, necessários ao apresto das armadas.

A feitoria de Santarém tinha utilidades:

- haver enxárcias sem dependência de nações estrangeiras;
- ter enxárcias de melhor qualidade;
- situação geográfica, quanto ao transporte e à natureza do solo;
- os portos de Santarém, de São Miguel e Pedregal, eram entrepostos das regiões transtaganas.

Pelos anos de 1620 e 1625 havia cerca de 170 barcos nos portos de Santarém, contando-se barcos de médio e longo curso, de “carreira”, de passagem e levedoras.

Desculpem, mas havia razão para Santarém ser berço de Fernão Lopes de Castanheda e sítio para Pedro Álvares Cabral enxugar as suas lágrimas, e hoje Santarém fazer um Protocolo entre a Academia de Marinha e o Centro de Investigação.

CICLO ECONOMIA DO MAR

**DIFERENTES ESTRATÉGIAS ECONÓMICAS
(OU AUSÊNCIA DELAS) NO MAR, À ESCALA GLOBAL**

Comunicação apresentada pelo académico
Miguel Maio Marques, em 21 de novembro

Boa tarde,

Gostaria de começar por saudar, o senhor presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, o senhor Vice-Presidente Embaixador João de Deus Ramos, o senhor Vice Presidente Contra-Almirante Luiz Roque Martins, o senhor Secretário Geral Comandante Herlander Zambujo, bem como todos os oradores, membros da Academia de Marinha e convidados presentes.

Muito agradeço ao senhor presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu, o convite que a Academia de Marinha me fez para apresentar este tema: “Economia do Mar – Estado Atual” .



Nesta apresentação sobre Economia do Mar será abordado o estado atual das indústrias do mar, os seus desafios e as suas oportunidades. Focando na realidade nacional, não será esquecido o contexto internacional das indústrias do mar, que em muito afeta Portugal.

No mar o tempo passa de forma diferente! A evolução de muitas das indústrias do mar necessita de mais tempo do que a generalidade das indústrias, fazendo com que a perceção da evolução das atividades marítimas, numa análise diária, transmita a ideia de que nada muda, tudo permanece igual. Neste contexto, será abordada a temática da evolução da economia do mar numa perspetiva superior ao curto prazo, será efetuada

uma análise ao longo da última década, para se perceber o que é que tem alterado significativamente e o que é que se tem mantido sem grande alteração.

Gostaria de começar por referir que a visão, a perspetiva, o ângulo desta minha apresentação é um ângulo numérico, com predominância de números económicos. Este ponto de vista numérico, sendo importante, necessita sempre de ser complementado com outros pontos de vista não numéricos.

Há cerca de 15 anos atrás, iniciei um percurso de pesquisa de factos sobre a economia do mar, que me levou a visitar diversos locais, relacionadas com indústrias do mar, em todo o mundo, tentando perceber que exemplos de sucesso poderiam ser replicados em Portugal. Em paralelo, assisti a múltiplas conferências e debates sobre esta visão integrada das indústrias do mar que é a Economia do Mar.

Uma das grandes conclusões que retirei destas visitas iniciais é que sem monitorar números, de forma consistente, ao longo do tempo, é impossível saber onde estamos, é impossível quantificar as oportunidades, é impossível construir uma economia do mar mais robusta. Infelizmente, outra das grandes conclusões que retirei é que, há data, sobre economia do mar, os números não abundavam. Existia uma grande carência de dados quantitativos que permitissem apoiar a tomada de decisão, carência que tem vindo a ser colmatada, mas que ainda tem um grande caminho a percorrer.

Outra grande conclusão que retirei foi a de que o mar é muito complexo e heterogéneo. Cada recanto do mar ou da costa marítima tem as suas correntes, as suas marés, os seus ventos, a sua fauna, a sua flora, as suas pessoas, as suas culturas e a sua história, tornando obrigatório construir mecanismos de escuta ativa de quem está na água, de quem trabalha em indústrias marítimas, em cada local e em cada momento. A ausência de mecanismos de escuta ativa de quem tem experiência empírica do mar, em cada local específico, pode levar a investimentos condenados ao insucesso.

Tendo presente estes ensinamentos obtidos das viagens realizadas, apresentei em 2010 o primeiro LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar, que anualmente analisa o estado da economia do mar em Portugal.

Utilizarei nesta minha apresentação múltiplas conclusões que se tornaram visíveis através deste instrumento, que conta com documentos específicos sobre Portugal, com destaques efetuados para os Açores e para a Madeira, mas também tem documentos sobre o Mundo como um todo, que nos têm permitido observar realidades próximas de Portugal, como são os casos dos Países da CPLP ou países como os Estados Unidos, a Irlanda e a Noruega, entre outros.

Mais recentemente, em 2016, foram publicados dois documentos relevantes, sobre quantificação da economia do mar, em Portugal e no mundo, que utilizarei também nesta minha apresentação. Os documentos são a “Conta Satélite do Mar”, publicado pelo INE, e “The Ocean Economy in 2030”, publicado pela OCDE.

Através da Conta Satélite do Mar foi revelado que a média do valor acrescentado bruto gerado nas indústrias do mar, entre os anos de 2010 e 2013, foi de 4,7 mil milhões

de euros, cerca de 3,1% do produto interno bruto português. 161 mil pessoas trabalham nas fileiras setoriais relacionadas com o mar, representando 3,6% do contingente de emprego nacional. Olhando isoladamente, para o número 3,1% do PIB, não parece um número muito elevado para um país insular e peninsular como é o nosso. Mas uma análise profunda e rigorosa do tema obriga-nos a procurar perceber qual é o peso de outras indústrias no PIB, para perceber se 3,1% é muito ou é pouco. O INE fez essa comparação, apresentando a Economia do Mar, em terceiro lugar no ranking das indústrias que analisou, colocando a economia do mar à frente de indústrias como a promoção imobiliária, as telecomunicações, a engenharia civil, entre outras indústrias.

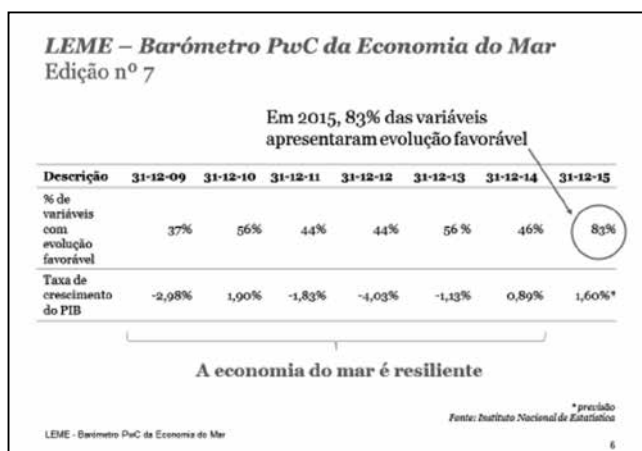
No estudo da OCDE, “The Ocean Economy in 2030”, é revelado que o peso da economia do mar no mundo é cerca de 2,5%. Ou seja, Portugal, com 3,1%, está acima da média global.

Aproveitando a diversa informação internacional divulgada pela OCDE, o INE apresentou, na Conta Satélite do Mar, uma interessante comparação do peso da economia do mar de Portugal no Produto Interno Bruto versus outros países europeus, este estudo coloca Portugal à frente da Irlanda e da França e próximo da Holanda.

Se até aqui os resultados quantitativos comparativos da economia do mar já são razoáveis, pois a Economia do Mar em Portugal está cotada como um dos setores mais relevantes dos setores analisados e tem um peso na economia superior a países como a Irlanda ou a França, quando se analisa a evolução da economia do mar ao longo do tempo, os resultados são também interessantes.

Sobre esta matéria, na Conta Satélite do Mar, o INE refere: “Em termos acumulados, no período 2010 e 2013, o VAB gerado pelo “Mar” cresceu 2,1%, enquanto o VAB nacional decresceu 5,4%. O emprego “Mar” diminuiu 3,4% neste período, o que compara com a forte redução observada no conjunto da economia nacional (-10,0%).”

Neste momento, não existem ainda dados disponíveis da conta satélite do mar após 2013, mas esta informação é já reveladora da robustez dos resultados da economia do mar.



O LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar regista a evolução anual de 40 variáveis da economia do mar e os resultados da evolução dos últimos anos são promissores. Entre 2009 e 2015, Portugal viveu 4 anos com taxas de crescimento negativas, um ano com crescimento abaixo de 1% e dois anos com um ténue crescimento entre 1% e 2%. Foi, sem dúvida, um período económico muito difícil, no entanto, vários indicadores da evolução das indústrias do mar continuaram em alta, durante este período, praticamente metade dos indicadores da economia do mar tiveram um comportamento favorável, num contexto de instabilidade económica.

Em termos de produto interno bruto, os três grandes pilares da economia do mar são a fileira alimentar do mar, a fileira do turismo de mar e a fileira dos portos e serviços marítimos.

Este bom desempenho da economia do mar não é isento de riscos e de desafios. Desde logo, o risco do excesso de burocracia, limitador do surgimento de novos projetos de grande impacto económico, continua a existir, a menor atenção dada à construção naval e às necessidades de renovação da frota de pesca, comercial e de defesa, as dificuldades de formação prática e de fazer estágios profissionalizantes, estão a impedir a renovação de quadros técnicos, sendo um sério entrave ao crescimento futuro, as barreiras ao acesso ao financiamento devido a restrições financeiras e desconhecimento pelo sistema financeiro dos modelos de negócio das diferentes indústrias bloqueiam a implementação de novos projetos e o “dumping” ambiental e social vigente em várias áreas do comércio internacional são obstáculos que, se não forem acautelados, poderão revelar-se nocivos ao desenvolvimento futuro da economia do mar.

Um dos espaços mais importantes para a Economia do Mar Portuguesa é a Comunidade de Países de Língua oficial Portuguesa. Gostaria de aproveitar esta oportunidade para apresentar, pela primeira vez em Portugal, as conclusões do LEME – CPLP que apresentei em S. Paulo, no início deste ano.

LEME – CPLP

Ano 2015 Região/País	% ZEE CPLP	Petróleo e Gás Off-shore	Porta-aviões + Fragatas + Destroyers + Corvettes + Submarinos
Angola	6%	38%	0%
Brasil	47%	51%	58%
Cabo Verde	10%	0%	0%
Guiné-Bissau	1%	0%	0%
Guiné Equatorial	4%	8%	0%
Moçambique	8%	0%	0%
Portugal	22%	0%	42%
São Tomé e Príncipe	1%	0%	0%
Timor-Leste	1%	3%	0%
	100%	100%	100%
Total	7,9 milhões Km2	1.824 milhões Kbbld	33

7

A par da língua, da história e da cultura, o mar, é um dos elementos identitários desta comunidade de países. Curiosamente, muitos dos desafios e oportunidades da economia do mar, são semelhantes, nos diversos países da CPLP. Em média a profundidade da ZEE da CPLP é elevada. Com uma área total de ZEE de cerca de 7,9 milhões de Km², os países que formam a CPLP têm a quarta maior ZEE do mundo. O Transporte Marítimo, Portos e Logística são vitais para o crescimento e desenvolvimento económico dos países que compõem esta comunidade. Necessita desenvolver fortemente a sua construção naval.

Considerando apenas o número de equipamentos de defesa naval pesados, devido ao contributo do Brasil e de Portugal, a CPLP ocupa a posição 11 no ranking de marinhas de guerra. Entre 2010 e 2015, foram registados vários ataques de piratas em todo o mundo, muitos deles em águas de países da CPLP ou próximos de países da CPLP. No que respeita a produtos alimentares do mar e dos rios o peixe sempre foi uma importante fonte de proteína para todos os países da CPLP que, por esse motivo, sempre tiveram uma pesca tradicional ativa. Existem ainda países que têm, nas suas águas interiores um grande potencial piscícola e de aquacultura. No mar a diversidade de recursos piscícolas é grande, no entanto a quantidade de stocks de peixe não é grande. Neste contexto, nenhum dos países da CPLP consta da lista de principais países que controlam as pescas a nível global.

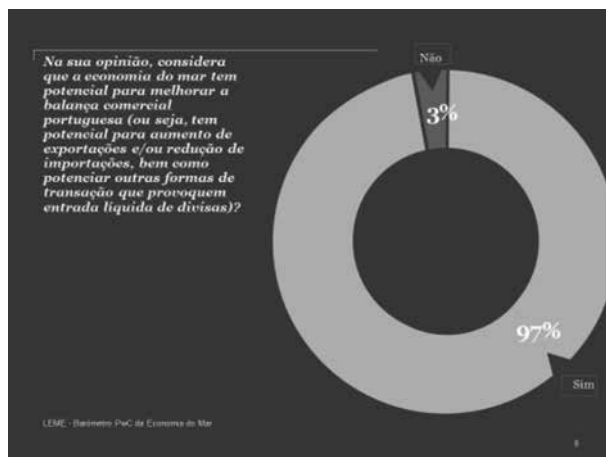
O potencial de turismo associado ao mar é muito elevado em todos os países da CPLP. No ranking dos melhores atletas do mundo em termos de desportos náuticos, como por exemplo a vela e o surf, é normal encontrarem-se atletas do Brasil. Portugal localiza-se entre o segundo e o terceiro maiores mercados de cruzeiros do mundo e tem beneficiado do aumento do turismo de cruzeiros. Cabo Verde, São Tomé e Príncipe e Moçambique também têm investido no turismo relacionado com o mar.

Em 2015 o total de produção de petróleo e de gás offshore da CPLP, devido aos contributos do Brasil, de Angola, da Guiné Equatorial e de Timor Leste, superou a produção offshore do país maior produtor do mundo, a Arábia Saudita.

Sem dúvida que a CPLP, se reforçar a sua cooperação, pode ser um importantíssimo fórum relativo a energia fóssil, a energia renovável e a exploração de minérios offshore, liderante no contexto internacional.

Como referi anteriormente, é muito importante escutar quem trabalha no mar, para se perceber qual é a sua opinião sobre assuntos relevantes para o desenvolvimento da economia do mar.

Neste contexto, gostaria de passar em revista e de forma resumida alguns resultados de inquéritos realizados no âmbito do LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar.

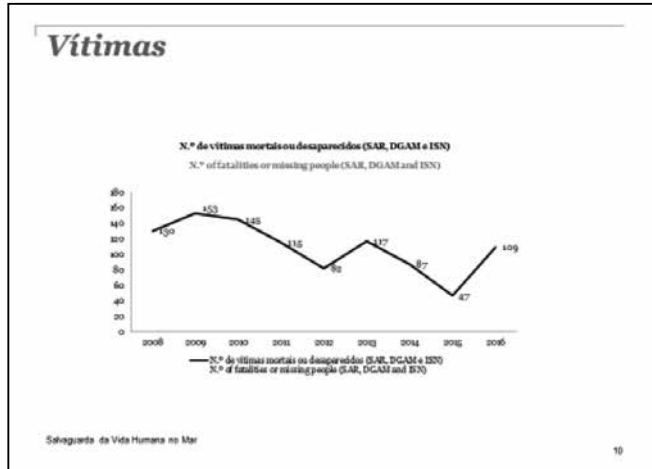


Quanto ao tema do Comércio Externo os gestores de topo e empresários que inquirimos, são claros quanto à capacidade da economia do mar em contribuir positivamente para o equilíbrio das contas externas, sendo para tal, urgente a implementação de medidas que alavanquem a capacidade exportadora de muitos dos setores do mar.



Quanto a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, os líderes inquiridos consideram que a estratégia de crescimento azul deverá contemplar um forte apoio e investimento na segurança e salvaguarda da vida humana no mar. Seria bastante irresponsável orientar uma grande fatia da população para atividades marítimas, sem aumentar o investimento nos processos de segurança e nas equipas responsáveis por garantir o socorro em caso de necessidade. Portugal dispõe de condições únicas para liderar o debate e a prática dos desenvolvimentos futuros da segurança da vida no mar. Tem uma vasta zona marítima e dispõe de entidades e equipas de topo mundial em matéria de socorro marítimo. No

entanto, a perceção da maioria dos gestores e personalidades inquiridas é que existe uma razoável margem de progressão em matérias relacionadas com a proteção da vida humana no mar.



Evitar situações de risco, treinar continuamente as pessoas, sensibilizar a população para a necessidade de se preparar em terra toda a segurança necessária no mar são, sem dúvida, aspetos fundamentais a considerar quando se define uma estratégia sustentável de abordagem aos oceanos.

Nesta matéria da segurança, é de toda a justiça saudar o excelente trabalho que a Marinha Portuguesa em articulação com outras entidades como a Força Aérea, tem feito, atingindo patamares de eficácia comparáveis aos melhores do mundo.

Percentagem de zonas balneares com água considerada de qualidade excelente 2015

Águas Costeiras		Águas Interiores		Águas costeiras - Interiores				
#	País	#	País	#	País			
1	Eslóvenia	100,0	1	Bulgária	100,0	1	Luxemburgo	100,0
2	Chipe	99,1	2	Grecia	100,0	2	Chipe	99,1
3	Malta	97,7	3	Luxemburgo	100,0	3	Malta	97,7
4	Grecia	97,2	4	Roménia	100,0	4	Grecia	97,2
5	Croacia	96,6	5	Dinamarca	95,5	5	Croacia	94,2
6	Itália	90,4	6	Alemanha	92,9	6	Itália	90,5
7	Portugal	89,6	7	Itália	91,4	7	Alemanha	90,3
8	Lituânia	87,5	8	Austria	90,2	8	Austria	90,2
9	Espanha	87,1	9	Finlândia	90,2	9	Dinamarca	85,7
10	EU	85,8	10	Irlanda	88,9	10	Lituânia	85,7
11	Dinamarca	84,5	11	Lituânia	85,4	11	Portugal	84,5
12	Francia	78,5	12	Suecia	85,2	12	EU	84,4
13	Alemanha	76,3	13	Bélgica	82,7	13	Espanha	83,2
14	Bélgica	76,2	14	EU	81,0	14	Finlândia	82,1
15	Holanda	75,0	15	R. Checa	79,1	15	Bélgica	79,6
16	Irlanda	72,7	16	Holanda	74,1	16	R. Checa	79,1
17	Bulgária	70,0	17	Francia	72,0	17	Francia	75,0
18	Letónia	69,7	18	Suecia	69,3	18	Holanda	74,2
19	Finlândia	62,3	19	Hungria	68,7	19	Irlanda	73,7
20	EU	59,5	20	Polónia	64,9	20	Bulgária	71,3
21	Suecia	56,9	21	Letónia	63,6	21	Estónia	70,2
22	Polónia	55,4	22	Portugal	63,3	22	Hungria	68,7
23	Dinamarca	49,7	23	EU	62,5	23	Letónia	67,3
24	Áustria	32,1	24	Espanha	52,9	24	Estónia	62,0
25	Roménia	30,6	25	Bélgica	50,5	25	Suecia	62,2

Fonte: Agência Europeia do Ambiente

LEME - Barómetro PuC da Economia do Mar

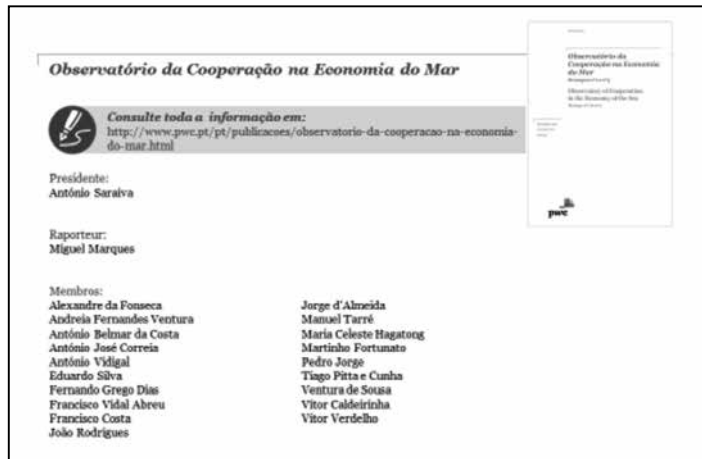
Quanto à Sustentabilidade Ambiental, a existência de vida no nosso planeta depende dos oceanos e dos seus ecossistemas marinhos, sendo prioritário preservar este recurso natural para que a nossa geração e as gerações futuras possam crescer e se desenvolver de forma sustentável.

Embora o recurso mar seja enorme, a sua vastidão não nos deve fazer esquecer que tudo tem limites, incluindo o mar e os seus recursos. Se, no momento presente, podemos falar na grande oportunidade que temos pela frente através da concretização de projetos no mar, essa realidade só é possível porque a força e a energia dos oceanos conseguiram proteger vários dos tesouros naturais que nele habitam. No entanto, a exponencial evolução da tecnologia faz antever que, sozinhas, a força e a energia do mar não serão suficientes para travar o avanço do homem sobre a natureza. Neste contexto, é fundamental que se eduque o ser humano a proteger e conservar a natureza e, em particular, os frágeis ecossistemas marinhos.

Embora Portugal beneficie de características ímpares de boa qualidade ambiental do seu mar, reconhecidas internacionalmente, que se refletem nos produtos e serviços da economia do mar, a grande maioria dos gestores e personalidades inquiridas considera que o nosso país não utiliza de forma adequada este argumento na promoção e na valorização interna e externas dos seus produtos e serviços.

A sustentabilidade do planeta e a qualidade de vida das pessoas dependem da preservação, da conservação do mar e dos seus frágeis ecossistemas marinhos. Mesmo tendo em conta que muitas entidades estão a dar o seu melhor para que o meio ambiente marinho recupere do desgaste provocado pela ação humana, dado o avanço da tecnologia sobre as forças da natureza, a batalha pela qualidade ambiental está longe de ser ganha. A boa qualidade ambiental é um excelente ativo do mar Português e é, também, fonte de valorização dos produtos e serviços gerados nas indústrias do mar.

Tendo em conta a importância fundamental da sustentabilidade ambiental para o equilíbrio do planeta e do fator diferenciador, no contexto internacional, que o argumento boa qualidade ambiental proporciona, Portugal deve ser mais proactivo na defesa do meio ambiente marinho e comunicar melhor esta vantagem competitiva que tem no contexto internacional.



Quanto a Cooperação, embora seja unânime, no seio da comunidade marítima, a importância da cooperação no desenvolvimento futuro da economia do mar, a maioria dos gestores e personalidades que responderam ao nosso inquérito considera que, no momento presente, os níveis de cooperação entre as diversas entidades do mar são relativamente baixos.

Estes maus resultados em termos de cooperação na Economia do Mar, quantificados no projeto LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar, levaram, em 2015, à criação do Observatório da Cooperação na Economia do Mar, atualmente constituído por 21 membros, com vasto conhecimento em matérias do mar, que, semestralmente, emitem uma mensagem em prol do reforço da cooperação na Economia do Mar.

Dado que no dia de hoje, foi emitida publicamente a mensagem nº 6 do Observatório e tendo em conta que o seu conteúdo aborda muitos dos desafios da atualidade da Economia do Mar em Portugal, com a autorização do Senhor Presidente do Observatório Senhor António Saraiva e do Senhor Presidente da Academia de Marinha Almirante Vidal Abreu, membro do Observatório, irei partilhar convosco o conteúdo da mesma.

“Mensagem nº6 do Observatório da Cooperação na Economia do Mar

Portugal, a nível internacional, tem assumido crescentemente um papel líderante em matérias relacionadas com a governação e proteção dos oceanos. A excelente presença na conferência da ONU sobre os Oceanos, realizada no primeiro semestre do corrente ano, teve continuidade no segundo semestre através da organização, em Lisboa, da *Oceans Meeting*, com o tema “Saúde dos Oceanos e Saúde Humana”, tendo sido mais um importante marco na contribuição nacional para o esforço global de cooperação no sentido da sustentabilidade do planeta. São de louvar todas as iniciativas de cooperação levadas a cabo por Portugal, que visem valorizar e proteger o mar.

São também de louvar todas as cooperações que trouxeram para Portugal importantes provas e eventos desportivos, de dimensão internacional, nas mais diversas áreas dos desportos náuticos, como a vela ou o surf, entre outros desportos, que, com grande êxito, marcaram a agenda desportiva nacional dos últimos meses. Pela qualidade e regularidade com que se têm realizado, alguns destes eventos são já vistos, pelos Portugueses, como património nacional. Dado que a competição internacional para sedear grandes eventos náuticos é elevada, este observatório alerta para a manutenção e reforço da cooperação, no sentido de se conseguir manter em Portugal todas as provas e eventos que acrescentem valor ao país.

Reconhecendo os méritos de importantes ações que Portugal tem realizado na economia do mar, este observatório, conforme tem assinalado em mensagens anteriores, continua atento a diversos riscos e oportunidades que continuam latentes no mar português. Em mensagens anteriores, têm vindo a ser abordados temas como a necessidade de realização de reuniões da Comissão Interministerial dos Assuntos do Mar (CIAM), a necessidade de reforço dos meios humanos e materiais das direções da administração pública relacionadas com o mar, a necessidade da passagem inter-geracional do saber prático e do desenvolvimento do capital humano das atividades marítimas...

Nesta mensagem, consideramos importante acrescentar aspetos relacionados com a necessidade de se viabilizarem, de forma reforçada, as possibilidades de transporte marítimo de pessoas e de abastecimento de bens aos arquipélagos dos Açores e da Madeira e a necessidade de se planejar detalhadamente a renovação de importantes frotas marítimas nos setores da pesca, defesa e marinha mercante, cujas elevadas idades médias de alguns navios e embarcações podem vir a colocar sérios riscos de segurança. Todos os temas descritos anteriormente necessitam de meios orçamentais e de cooperação para a concretização de soluções para os desafios existentes.”

Com esta mensagem nº 6 do Observatório da Cooperação na Economia do Mar, que neste dia foi publicamente emitida, termino esta minha apresentação sobre Economia do Mar – Estado Atual. Muito obrigado pela vossa atenção!

COLÓQUIO “AS ACADEMIAS EM DIÁLOGO COM A CIÊNCIA E A CULTURA. O PASSADO E O FUTURO”, NA FUNDAÇÃO ORIENTE

A CULTURA MARÍTIMA E O CONTRIBUTO DA ACADEMIA DE MARINHA

Comunicação do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 24 de novembro

Ex.mo Senhor Presidente da Fundação Oriente, nosso anfitrião, Senhor Presidente da Academia Internacional de Cultura Portuguesa, Senhora Presidente da Academia Portuguesa da História, Senhor Presidente da Academia das Ciências de Lisboa, Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, Senhora Presidente da Academia Nacional de Belas Artes, Senhores Académicos e Senhores convidados.

Cultura deixou há muito de ser aquilo de que nos lembramos depois de esquecer tudo o resto. A percepção de que, para além do ensino das matérias de cariz curricular de cada curso, é importante para o país e para o bem da humanidade que os cidadãos tenham uma percepção mais alargada de outras matérias, tem levado, de há décadas para cá, que os governos das nações desenvolvidas tenham incluído na sua orgânica governativa ministérios ou secretarias de estado da cultura.

Cultura marítima é algo de mais concreto, que seria suposto existir em todos os países com fronteiras marítimas que poderíamos considerar albergariam povos marítimos, o que nem sempre é verdade. Um povo com cultura marítima sente o mar, gosta do mar, vive o mar, convive bem com ele e percebe a sua importância no dia-a-dia da sua vida – na economia, nos transportes, na energia, na segurança, na defesa, no lazer.

A Inglaterra tem cultura marítima. A Noruega tem cultura marítima. A Holanda tem cultura marítima. Portugal já a teve. Hoje não a tem. Foi exactamente a percepção desta evidência e a consciência de que Portugal só foi grande quando se virou para o mar, que levou o Almirante Sarmiento Rodrigues, marinheiro de coração, político, estadista, homem de acção e visionário, a sonhar que poderia dar o seu contributo para ajudar a construir uma consciência marítima no seu Portugal que tanto amava.

Por sua iniciativa, a 01 de março de 1969, foi criado o Grupo de Estudos de História Marítima com dez membros fundadores em que, para além do seu nome, avultam o de Virgínia Rau, Teixeira da Mota e Luís de Albuquerque, entre outros.

Mas o sonho de Sarmiento Rodrigues não se limitava ao âmbito da história. E foi assim que, cerca de ano e meio depois, em Agosto de 1970, o Grupo de Estudos evoluiu para um Centro de Estudos de Marinha, agora com duas secções, a fundacional de História-

ria Marítima e uma nova, de Artes, Letras e Ciências, para onde entraram doze membros fundadores que me permito destacar Serra Brandão, Soeiro de Brito e Alberto Cutileiro.

Na Marinha, ao longo dos anos, sempre emergiram entre os seus oficiais, personalidades que se destacaram pelos seus trabalhos de investigação e pela obra que deixaram, legado este que muito veio enriquecer, essencialmente a cultura naval. Hermenegildo Capelo, Celestino Soares, Gago Coutinho, Pinto Bastos, Lopes de Mendonça são apenas alguns exemplos.

Com a criação do Centro de Estudos de Marinha estava dado o grande passo para se poder sonhar mais ao largo, e de preocupações ligadas à história e à cultura naval se pudesse pensar em cultura marítima, que a nova secção, com a sua maior abrangência vinha dar novos horizontes.

Oito anos de trabalho passaram e o amadurecimento da sua ideia inicial levou à criação da Academia de Marinha.

Recordo aqui algumas das suas palavras: “Difícilmente se compreende que numa Nação cuja principal grandeza teve origem no Mar, que além do Mar foi consolidar a sua independência, que do Mar recolheu as maiores glórias, que ainda depende grandemente do Mar para a sustentação da sua unidade e da sua própria vida, não exista um organismo de cultura que ao Mar seja especialmente dedicado, do nível intelectual e patriótico de uma Academia de Marinha”.

Estávamos em Dezembro de 1978. Sarmento Rodrigues que tinha sido eleito pelos seus pares presidente do Grupo de Estudos e do Centro de Estudos, foi novamente eleito como primeiro presidente da Academia de Marinha. Mas a lei da vida não permitiu que durante muito tempo imprimisse a sua marca nesta sua notável criação. Faleceu a 01 de Agosto do ano seguinte.

Daí até hoje já decorreram mais 38 anos. A presidência da Academia esteve entregue a cinco personalidades notáveis: Teixeira da Mota, Arantes e Oliveira, Rogério d’Oliveira, Ferraz Sacchetti, Vieira Matias.

De instalações provisórias no âmbito do Museu de Marinha, passou a ter desde 1986, instalações próprias, dignas, acolhedoras e funcionais. De uma estrutura incipiente inicial, atingiu uma estrutura cultural e administrativa de uma instituição adulta. A partir de dez membros fundadores, já por ela passaram mais de 500 membros, possuindo ao dia de hoje 312 distribuídos por honorários, eméritos, efectivos, correspondentes e associados. De sessões esporádicas e sem qualquer periodicidade, a Academia de Marinha assegura hoje sessões semanais, às Terças, que combinadas com as extraordinárias, totalizam uma média de 45 sessões anuais da responsabilidade de credenciados investigadores nacionais e estrangeiros.

Só uma coisa não mudou – o propósito do seu fundador, propósito este que por todas as direcções tem sido perseguido com denodo: “através da criação de um organismo essencialmente cultural, de prestígio nacional e internacional, promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, as ciências,

as letras e as artes e tudo o mais que diga respeito ao Mar e às actividades marítimas”. E assim continuará a ser.

Para o cumprimento da sua missão a Academia de Marinha é obrigada estatutariamente a organizar de dois em dois anos um simpósio de história marítima e três prémios, cobrindo as várias temáticas que trabalha, a que já se acrescentou mais um prémio e um simpósio, ambos ligados à geografia do Oriente.

Tem activos vários protocolos de cooperação com universidades e instituições de investigação, através dos quais são organizadas sessões conjuntas. Sessões conjuntas estas que constituem uma prioridade de trabalho com as restantes academias e instituições congéneres de que este colóquio constitui um excelente exemplo.

À beira de fazermos as bodas de ouro em 2019, não deixamos de ser uma academia jovem quando nos comparamos com as outras academias aqui presentes ou com a Sociedade de Geografia. Mas não temos complexos de idade. Além do mais, o âmbito específico do nosso trabalho - **O Mar** - longe de constituir um factor limitador, constitui sim um elemento agregador e singular, único a nível nacional. Esta a nossa diferença.

O sonho do fundador foi materializado com a criação da Academia de Marinha. Mas temos consciência que o seu objectivo mais profundo, o da recuperação da identidade nacional através de uma ligação genética ao Mar, está longe de estar concretizado. Fazemos o que está ao nosso alcance, porque acreditamos na importância desse objectivo, mas também sabemos que enquanto os sucessivos governos não considerarem **o MAR** como prioridade estratégica nacional, e acreditarem nessa premissa de forma decisiva e continuada, é como se estivéssemos a navegar à vela nas calmas equatoriais – pouco ou nada progredimos.

COLÓQUIO “AS ACADEMIAS EM DIÁLOGO COM A CIÊNCIA E A CULTURA. O PASSADO E O FUTURO”, NA FUNDAÇÃO ORIENTE

A SIMBOLOGIA DA ORDEM DE CRISTO NA CULTURA E NA CIÊNCIA

Comunicação apresentada pelo académico
Rui da Costa Pinto, em 24 de novembro



A Cruz da Ordem de Cristo remonta muito antes dos tempos modernos. Podemos vê-la nas estelas que designam um pilar, coluna ou laje cravada no solo com epígrafe escrita ou simbólica.

A estela funerária “significa um pilar, coluna ou laje fincada no solo com inscrição escrita ou figurativa comemorativa de determinado evento”¹ e era posicionada na cabeceira das sepulturas medievais.

Aparece em formas de cruz templária, cruz grega, cruz pátea, ornamento cruciforme, cruz latina e cruz de tau.

A maior parte era composta por uma secção elevada em feitiço de círculo, ajustada num suporte que era penetrado de modo a prendê-las ao chão. Eram na sua maioria ornamentadas, numa ou ambas as faces, prevalecendo a representatividade religiosa, mas conseguindo envolver também iconografia de diferente constituição.

¹ CHAMBINO, Mário Lobato Estelas medievais da igreja matriz do Rosmaninhal. Acafa. on line, nº2 (2009). [consultado em 10/12/2017]. Disponível em http://www.altotejo.org/acafa/docsN2/Estelas_Medievais_da_Igreja_Matriz_do_Rosmaninhal.pdf

A cruz de braços idênticos, nas suas feições e medidas diferentes, nomeadamente na cruz templária, compõe o propósito mais frequente da iconografia das estelas medievais.

A cruz parece mostrar-se, como um atributo cristão, de reconhecimento do falecido com a sua fé e não simplesmente uma razão ornamental.²

A predominância da cruz debaixo de variadas figuras mostra o conceito cristão do falecimento e a vontade metafórica do fiel em sucumbir perto dela, experienciando a ressurreição tal como Cristo. É possível aludir que elas apareceram logo a seguir à Reconquista Cristã e até ao século XV, e mesmo posteriormente.

“A Cruz aparece carregada de significado e é um dos símbolos mais documentados desde os tempos mais remotos. A Cruz simboliza a Terra e é a base de todos os símbolos de orientação (se tivermos em conta os pontos cardeais) ... É a cruz que estrutura a planta dos Templos, que atravessa os campos e os cemitérios. A intersecção dos seus braços marca as encruzilhadas. A iconografia Cristã conotou a cruz com a imagem da crucificação de Cristo”³

As descobertas trazem consigo a cruz encarnada de braços regulares, com uma cruz branca justaposta, era o símbolo da Ordem Militar de Cristo.



A Ordem dos Templários entrou em Portugal em 1127. A partir de 1160, os cavaleiros estabeleceram-se em Tomar e, em 1162, o Grão-Mestre da Ordem, D. Gualdim Pais, criou o Convento de Tomar.

Em 1312 Clemente V termina com a Ordem do Templo através da bula *Vox Clamantis*. Mais tarde, o Sumo Pontífice determinou que o seu património fosse para a

² VIANA, A. – **Estelas discóides do Museu de Beja**. Arquivo de Beja. vol. VI, 1949. p 85. In MAL-VEIRO, José Daniel - Estelas funerárias medievais, do distrito de Beja – formas, suportes e iconografia. [consultado em 10/12/2017]. Disponível em https://congressoap.files.wordpress.com/2016/12/artigo_113c.pdf

³ GUEDES, Jorge e COSTA, Luís (2003) - Cabeceiras de Sepulturas do adro da Igreja Matriz de Loures. Actas do VIII Congresso Internacional de Estelas Funerárias (16, 17 e 18 de Maio de 2005) in “O Arqueólogo Português”. Suplemento 3. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, p. 199-213

Ordem do Hospital. O monarca de Portugal determinou que se averiguasse de alguma falha possível nos Templários mas foram inocentados.

D. Dinis, não aceitou e, junta temporariamente à coroa os pertences, dos Templários, e negocia junto do Vaticano para a formação de uma nova ordem religiosa, evidenciando a utilidade de proteger Portugal dos muçulmanos junto dos limites de Portugal em Marrocos e no sul da Península. Após quatro anos D. Dinis consegue a permissão para instituir a recente ordem religiosa de Cristo.

A 14 de Abril, foi concluído o convénio entre D. Dinis e o monarca castelhano, com o objectivo de obstar que os rendimentos da Ordem dos Templários fossem entregues a outros.

A Ordem Militar de Cristo, foi fundada pelo Rei D. Dinis em 1318 e confirmada pela Bula *Ad ea ex quibus* dada pelo Papa João XXII em Avignon, em Março de 1319. A Bula foi emitida a pedido do Rei D. Dinis para que a Ordem criada sucedesse à Ordem do Templo, extinta em 1311 pelo Papa Clemente V.

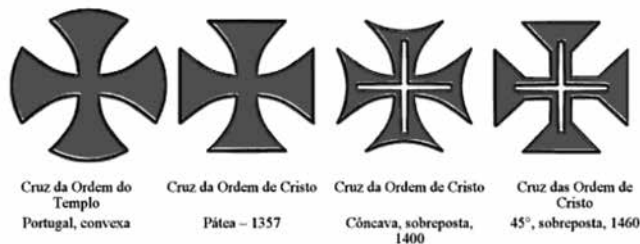
A 19 de Março de 1319, por bula de João XXII é fundada a *Ordo Militae Jesu Christi*, ou Ordem Militar de Nosso Senhor Jesus Cristo. D. Dinis vai entregar aos cavaleiros desta ordem, o património e os benefícios dos templários.

As vestes dos cavaleiros eram brancas com a cruz vermelha, mas a sua aparência era algo diferente: a Ordem do Templo tinha os braços curvos, na Ordem Militar de Cristo a cruz tem os braços direitos com serifas nas extremidades e a branco no centro, que personificava fé, pureza, e acolhimento. Tratava-se de uma ordem régia a disposição de uma cruz grega por cima da cruz vermelha. Na verdade, a cruz da Ordem de Cristo, não é uma, mas sim duas.

Em 1357 o domicílio da Ordem de Cristo é o mesmo dos cavaleiros templários, o castelo de Tomar. A sua cruz é procedente da Cruz dos Templários, mas as bases das extremidades dos quatro braços são aplanados.

Na posterior cruz da ordem de cristo de 1400, as extremidades são côncavas.

Nos monumentos manuelinos, nomeadamente nos balcões da Torre de Santa Maria de Belém, avistamos a Cruz da Ordem de Cristo com os extremos côncavos (do lado esquerdo a varanda virada para a foz do Tejo) e uma terceira Cruz, com as extremidades findando em 45 graus (do lado direito, varanda virada para a nascente do Tejo).



O Infante D. Henrique torna-se Grão-Mestre para governador e regedor da Ordem de Cristo.

É com o Infante que muitos navegadores se tornam Cavaleiros da Ordem de Cristo e vice-versa. Granjeia do Papa a agremiação do voto parcial de pobreza possibilitando que o cavaleiro, e por legado a sua família, provesse de um terço do património que ambicionasse para a Ordem.

Queda-se a Ordem vinculada ao espiritual das terras descobertas.

Ao apontar como seu sucessor o seu sobrinho D. Fernando, o Infante vai entregar o governo da Ordem à coroa. De 1484 a 1521, são governadores e administradores da ordem de cristo, D. Manuel, sobrinho neto do Infante e irmão do duque D. Diogo e D. Fernando, que foram seguidos por D. João III.

Os Forais Manuelinos apresentam a sinalética como é o caso do foral do Porto

Os cavaleiros que pretendessem constituir família em terras descobertas estavam isentos de voto de castidade.

É com D. Manuel que a Ordem terá o seu mais profundo envolvimento na empresa dos Descobrimentos, tanto no espiritual, entregando à Ordem o eclesiástico das paróquias do ultramar, como no temporal.

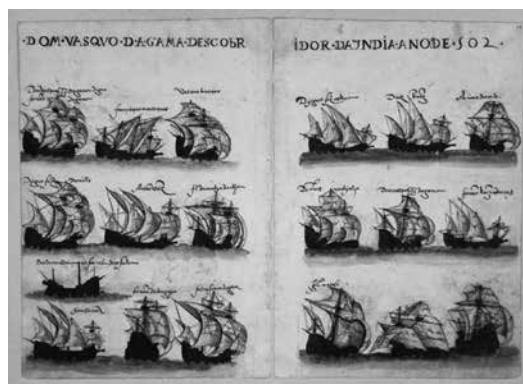
D. João III obriga os monges da Ordem à prática de uma vida de retiro e consegue do Sumo Pontífice o privilégio dos monarcas lusos se poderem tornar infindavelmente mestres da Ordem de Cristo.

Os Filipes sucederiam aos seus antecessores como mestres da Ordem.

Com a Restauração de 1640, a coroa portuguesa resgata a cavalaria na Ordem de Cristo com uma novidade: Os novos cavaleiros sucedem de frades seculares da Ordem que subsistiam no exterior do convento com as suas linhagens. O seu mister era especialmente o de combater nas lutas da Restauração.

Em 1834 a Ordem de Cristo é suprimida, contudo D. Maria II, preserva-a enquanto Ordem Honorífica. E também na honorífica Imperial Ordem de Nosso Senhor Jesus Cristo. A República condecora com o Grande-Colar da Suprema Ordem de Cristo os Chefes de Estado católicos notáveis.

Nos séculos XV e XVI foi empregue nas velas das embarcações das Descobertas.



Armada de Vasco da Gama - Livro de Lisuarte de Abreu



Armada de Pedro Álvares Cabral «No Anno de 1500»

Sendo também regular deparar com o símbolo nas representações dos Monarcas Portugueses.



Com a entrada do século XX, as aviações do Exército (Aeronáutica Militar) e da Marinha (Aviação Naval) foram fundidas num ramo independente denominado Força Aérea Portuguesa e a Cruz de Cristo foi a emblemática para representar a mesma.

Foi também o símbolo do Movimento Nacional-Sindicalista, um grupo nacionalista e tradicionalista, associada ao Integralismo Lusitano, do início dos anos de 1930, em Portugal.

A região Autónoma da Madeira tem a Cruz da Ordem de Cristo na sua bandeira, indicando assim o passado da ter sido encontrada por dois cavaleiros da Ordem de Cristo: João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira.

O estandarte da Ordem de Cristo foi igualmente o ícone das terras do Brasil muitas das suas prefeituras dispõem do mesmo na sua Bandeira ou no seu Escudo como Florianópolis, Porto Alegre ou São Paulo.

No Futebol a Selecção Portuguesa e a Selecção Brasileira usam-na, bem como o Club de Regatas Vasco da Gama ou o Clube de Futebol “Os Belenenses” e outros.

É a grande insígnia da Marinha, e corre nas velas do NRP Sagres, numa alusão clara aos Descobrimentos e à Nautica Portuguesa.



Torre das Águias

A Torre das Águias foi construída na desaparecida Vila das Águias, um povoação que em 1361 se estabeleceu como sede de concelho, fundada pelo rei D. Pedro I e cedida a Pedro Afonso (5 de Setembro de 1361), rico-homem da sua câmara que a separou do concelho de Coruche e a tornou sede de concelho.

Em 1519 a localidade voltou a receber novo foral, doado por D. Manuel e no ano seguinte a jurisdição da povoação passou, por aquisição ao camponês André do Campo, pelo almotacé-mor de D. Manuel I, D. Nuno Manuel, ainda o rei era só duque de Beja.



Torre das Águias

A 7 de Abril de 1535 a vila perdia o seu estatuto concelhio, ficando integrada na freguesia de Brotas. Nesse ano, o Cardeal-infante D. Afonso, permite-lhe independência clerical, atribuindo a sede paroquial da Vila das Águias para a região, onde foi atribuído o milagre de Nossa Senhora de Brotas.

A relação de 1527 de vila das Águias não faz qualquer menção à torre, conseguindo calcular-se que não existia na altura. José Custódio Vieira da Silva (1995) e Correia Lopes (1991), argumentam que foi D. Nuno Manuel quem estipulou a construção da torre. Ela encontrava-se edificada em 1531, já que, Bernardo de Bronseval passou por aqui quando se deslocou a Espanha e Portugal. Assim, a torre seria construída entre 1527 e 1531, por Fradique Manuel.⁴

Na Guerra da Restauração da Independência, D. Álvaro Manuel, conde de Atalaia, veio viver para a Torre das Águias em 1665, aqui falecendo a 9 de Fevereiro de 1686.

De acordo com o padre António Carvalho da Costa, a demarcação da vila das Águias era dos condes da Atalaia e possuía dezasseis propriedades, aproveitadas na caça.⁵

O sismo de 1755 trouxe meramente uma brecha que percorre uma fachada na torre que foi rectificada com taipa. Segundo as Memórias Paroquiais de 1758 não expunha destruição.

Está identificado como Monumento Nacional pelo Decreto desde 16 de Junho de 1910.

Em 1927 a edificação mantinha-se na propriedade do conde de Fontalva.

A Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN) realizou obras de conserto geral em 1946.

⁴ Senhor de Tancos e Atalaia e fidalgo da corte de D. Manuel.

⁵ COSTA, Padre António Carvalho da - Corografia Portuguesa e Descrição Topográfica do Famoso Reyno de Portugal, 1708. [Consultado em 10/12/2017]. Disponível em http://purl.pt/434/3/hg-1065-v/hg-1065-v_item3/index.html#5

Em 1950 o possuidor da torre era João Lopes Fernandes, morador em Cabeção.

Oito anos depois a torre achava-se em crescente situação de degradação e o então locador quis transferi-la para o Estado, sem resultado.

Após o 25 de Abril de 1974 a torre foi ocupada por outros.

Em 1978 foram feitas obras de preservação e restauro na altura em que se realizaram intervenções de renovação das abóbadas dos dois primeiros pisos e reparos de consolidação. No ano seguinte fizeram-se obras de estabilização, no primeiro piso, nas paredes, pavimentações e escadas e de reestruturação de nervuras e abóbadas no segundo e terceiro pisos, inacabados por falta de numerário.

Em 1984 deu-se o desmoronamento de pedras do alicerce do acesso principal da torre e o aparecimento de dilatadas fissuras na frontaria principal.

Em 1991 fez-se a remodelação das abóbadas do segundo piso e de duas fachadas.

Desconfia-se que a torre foi atingida por um relâmpago no século XX.

O monumento está profundamente degradado, está ao abandono com as lindas abóbadas que perdem as suas belas chaves, sem acesso aos pisos superiores como se pode ver pelas fotos.

Fundada como um “solar fortificado” de modelo gótico-manuelino, possivelmente destinado a “(...) repouso das caçadas de grossa montaria (...)”⁶, o monumento conservou a traça primitiva, parecida com construções do mesmo género erguidos na zona de Évora na mesma época, como a Torre do Esporão, e a Torre do Carvalhal e a Torre de Coelheiros.

De forma quadrada de 18 metros de lado por 22 de altura, cujas paredes junto ao solo chegam aos dois metros de largura, tem quatro andares com aberturas nas fachadas. A edificação é encimada por um terrado com merlões e por seis amplos coruchéus apoiados em cachorros e matacães, despontando dez chaminés.

A fachada sudeste, supostamente a central, já que exhibe uma abertura possivelmente para um brasão de armas, exhibe uma grande quantidade de aberturas.

Todas as chaves e mísulas das abóbadas mostram bocetes com decoração manuelina, cruces da Ordem de Cristo, motivos vegetalistas e geométricos, como por exemplo bolas, espirais, círculos concêntricos. Expõe sinais de soalho interno em tijoleira no primeiro e segundo pisos.

Na parte de dentro, no primeiro piso abre-se uma extensa sala, envolvida por abóbada de cruzaria ogivas e um grande fogão de chão, seguida no segundo piso de uma nova sala também com uma abóbada de ogivas. Os outros dois pisos são, envolvidos por abóbadas abatidas.

⁶ COSTA, Padre António Carvalho da - *Corografia Portuguesa e Descrição Topográfica do Famoso Reyno de Portugal*, 1708. [Consultado em 10/12/2017]. Disponível em http://purl.pt/434/3/hg-1065-v/hg-1065-v_item3/index.html#/5
Torre das Águias. [consultado em 10/12/2017]. Disponível em <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70383/>

Curioso este “carácter defensivo”, que lhe confere “ (...) um volume belicoso só comparável às velhas e medievais torres de menagem (...)”.⁷

Na Iluminura de D. Sebastião recém-nascido, na obra *Sentenças para a Ensinança e Doutrina do Príncipe*, datada de 1554 podemos rever a emblemática manuelina.



No Neomanuelino repete-se a iconografia no mosteiro de Santa Maria de Belém, no Palace Hotel do Buçaco, no edifício dos Paços do Concelho de Sintra, no Palácio Nacional da Pena e na Quinta da Regaleira. Também o arquétipo de construção revivalista frequente na primeira metade do século XX, a reconstrução dos pelourinhos com a esfera armilar e a cruz da ordem de cristo (às vezes em metal) e outros elementos decorativos.

⁷ Torre das Águias. [consultado em 10/12/2017]. Disponível em <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70383/>



Fachada do Museu da Marinha



Pelourinho de Ponte de Lima



Pelourinho de Paçó

A utilização da cruz foi aproveitada por inúmeras exposições onde Portugal participou, como por exemplo na Exposición Histórico-Americana de Madrid, 1892



ou na Exposição Universal de Sevilha, 1929 e na Exposição Colonial Portuguesa no Porto, 1934.



Henrique Galvão (Comissário desta última) dizia: “A Primeira Exposição Colonial Portuguesa é filha de um pensamento de política Imperial que, na larga e brilhante representação portuguesa na Exposição Internacional de Paris teve a sua realização inicial.”⁸

A Exposição Colonial do Porto em 1934 ajudará ainda, como teste, à Exposição do Mundo Português de 1940. O principal espaço de exposição foi o Palácio das Colónias, o antigo cristal Palace, que havia sido coberto por uma nova estrutura temporária.

Independentemente de reduzidas proporções, o corredor principal revelava no centro, erguido em três degraus de pedra, uma coluna que suportava o Brasão nacional e, em posição elevada, uma cruz da Ordem de Cristo.

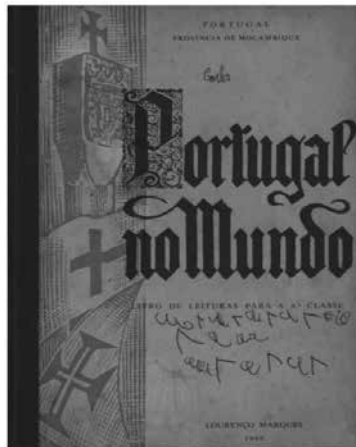
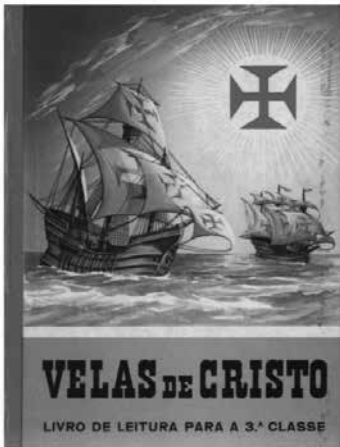


As Festas da Cidade de Lisboa, 1935

⁸ -O Porto dos anos 30–A Exposição Colonial 1934. [consultado em 10/12/2017]. Disponível em <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2014/02/o-porto-dos-anos-30a-exposicao-colonial.html>



Exposição do Mundo Português, Lisboa, Inauguração (23/06/1940)



Instrução / Educação



O projecto do monumento ao infante dom Henrique 1938 (da autoria do arquitecto Carlos Ramos, do escultor Leopoldo de Almeida e do pintor Almada Negreiros) que obteve o 1º prémio.

Hoje, o formato da Cruz da Ordem de Cristo é utilizado em inúmeros símbolos e corporações, tanto privadas quanto públicas, em Portugal e no Brasil.

APRESENTAÇÃO E LANÇAMENTO DA OBRA *DE NAVIGATIONE / SOBRE A NAVEGAÇÃO (1549) DE DIOGO DE SÁ*

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 28 de novembro

Senhores Académicos, Senhores convidados,

Nem sempre tomo a iniciativa de proferir algumas palavras em tom mais formal por ocasião do lançamento de obras. Mas considere que este era um caso especial. Trata-se de uma obra que recebeu uma menção honrosa do prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues” em 2015 e que foi considerada pelo actual Conselho Académico merecedora de publicação pela Academia de Marinha.

O que só agora foi possível concretizar graças a uma significativa contribuição da Universidade de Lisboa, por proposta da Senhora Professora Cristina Pimentel, na altura Directora do Centro de Estudos Clássicos da mesma Universidade, a quem expressei aqui o meu agradecimento público. Mas também por se ter considerado que a obra era merecedora de uma apresentação pública com uma sessão específica dedicada a tal efeito.

Trata-se de uma tradução inédita do latim, realizada pelo senhor Professor Arnaldo do Espírito Santo, reconhecido e experiente latinista, com uma muito esclarecedora introdução da responsabilidade da Senhora Professora Cristina Costa Gomes, nossa académica, cuja perseverança na defesa da importância da obra não deixou de calar fundo na decisão desta edição ver agora a luz do dia.

Uma obra sobre navegação despertaria sempre a minha atenção. Mas tenho que confessar que uma polémica entre um humanista (Diogo de Sá – o autor) e um matemático (Pedro Nunes) ainda aguçou mais a minha curiosidade.

Tomada a decisão de publicar, aproveitei as últimas férias para ler a obra numa versão ainda sem figuras inseridas. Não tivesse eu estudado navegação astronómica, não soubesse o que era uma carta de rumos, nunca tivesse ouvido falar de horizontes rectos e oblíquos, círculos maiores e menores, primeiro móbil ou parassangas, e a tarefa seria bem mais complicada. Assim a dificuldade foi outra. E explico: é que seguir o raciocínio de um filósofo não é uma coisa fácil para gente como eu, das ciências exatas. Mas fiz um esforço e, acreditem, foi sempre com certo gozo que acompanhei as 130 páginas (sem figuras) desta polémica entre o humanista, filósofo e homem do mar, com grande experiência de navegação (Diogo de Sá) e o matemático que nunca tinha navegado (Pedro Nunes). A sabedoria empírica *versus* a sabedoria teórica. E todas estas páginas para debater, essencialmente, a explicação que cada um deles dava a uma simples questão: “**por**

que razão, ao navegar-se para leste, nunca se atinge o equador, embora a direcção da agulha leve a crer que a linha de rumo o viria a cruzar”.

A polémica é interessantíssima, dedicada a D. João III que, se leu este tratado, certamente teve mais dificuldades que as por mim sentidas. Mas o “carinho” que Diogo de Sá tinha pela matemática e pelos matemáticos atravessa toda a obra, apresentando algumas pérolas que não resisto a transcrever:

“A inteligência sem a experiência pode errar; e a experiência sem a inteligência muitas vezes não consegue dizer o que sabe”;

“embora alguma coisa se demonstre matematicamente, nem por isso tal demonstração se reclama absoluta”;

“Mais sábio é o experiente do que aquele que apenas sabe sem ter experimentado“;

“Nas matemáticas não há bem nem finalidade, nem se faz nenhuma demonstração da razão por que uma coisa é, ou seja, não se demonstra nada pela causa final, material ou eficiente, mas apenas pela razão formal”;

“As disciplinas matemáticas são acidentes ao serviço das outras ciências e nenhuma outra ciência está ao seu serviço”;

“A partir de determinada data, o nome de sábio mudou-se para o nome de Filósofo e o nome de sabedoria para o nome de Filosofia: porque nenhum homem, mas só Deus, era sábio”;

“O vulgo, todavia, chama caldeus e também magos aos matemáticos”.

“A matemática é superficial, edifica no alheio, recebe princípios alheios, com cujo benefício chega mais além... já a Filosofia nada pede a outro, levanta toda a sua obra a partir do chão, sem pedir auxílio a ninguém”.

“Julgo que te escapa o que diz Cícero: se quiseres saber, convém que te dediques à Filosofia.”

“Os que discutem acerca de coisas naturais opinam que é como dizem. Ignoram, portanto, a verdade, porque a ciência é própria da certeza, a opinião é de incerteza “

“Os Matemáticos são cegos e insensatos, os quais não conseguiram nunca ver, nem entender, nem conjecturar o que está atribuído à Filosofia, porque toda a sua preocupação reside nos números”;

“Quem corre para o outro lado do mar, muda de céu, não de espírito. É o encontro dos sábios que confere sabedoria, não os montes nem os mares”.

“O Matemático dá o porquê, o naturalista a razão pela qual”;

E por fim, as duas últimas que, como entenderão me obrigam a terminar.

“Sólon fez as leis e proclamou que devia ser abolida a carta que fosse além de dez linhas, porque como diz Demócrito, o discurso é a sombra da obra”; e,

“Platão repreendeu assim Antístenes que tinha sido muito prolixo numa exposição: não sabes que a medida do discurso não é de quem o profere mas de quem o ouve?”.

E depois de tudo isto, não é que Pedro Nunes estava certo?

APRESENTAÇÃO E LANÇAMENTO DA OBRA
DE NAVIGATIONE / SOBRE A NAVEGAÇÃO (1549) DE DIOGO DE SÁ
O *DE NAVIGATIONE* NA OBRA DE DIOGO DE SÁ

Comunicação apresentada pela académica
Cristina Costa Gomes, em 28 de novembro

Senhor Presidente da Academia de Marinha, Senhores Vice-Presidentes, Senhora Professora Doutora Cristina Pimentel, Prezados Confrades, Ilustres Convidados, Caros Amigos, Senhoras e Senhores.

As minhas primeiras palavras são para agradecer, em meu nome e no do Senhor Professor Doutor Arnaldo do Espírito Santo, à Academia de Marinha, bem como ao Centro de Estudos Clássicos da Universidade de Lisboa, respectivamente, nas pessoas do seu Presidente, Almirante Francisco Vidal Abreu, e da sua Directora, Professora Doutora Cristina Pimentel, em exercício à data da decisão, a honrosa distinção de termos merecido a publicação da obra cujo lançamento aqui hoje nos reúne.

Ao Senhor Secretário-Geral da Academia de Marinha, Comandante Herlander Valente Zambujo, dirigimos, nesta hora, um agradecimento muito especial, por todo o empenho e entusiasmo colocados nesta edição.

Ao Sargento Santos Maia expressamos, igualmente, o nosso reconhecimento por todo o apoio prestado nesta publicação.

Uma palavra de elogio dedicamos à Página Ímpar, especialmente ao Senhor Hernâni Lopes, pelo trabalho competente e rigoroso levado a cabo na edição deste livro.

Finalmente, expressamos a nossa gratidão ao Professor Doutor Francisco Contente Domingues e ao Dr. João Abel da Fonseca, prezados confrades e amigos de há muito, pelo seu estímulo permanente para que levássemos este projecto por diante. Agradecimento que estendemos ao Professor Doutor José da Silva Horta, que há largos anos acompanha o nosso trabalho sobre Diogo de Sá e acedeu a fazer a apresentação desta obra em conjunto com o Professor Doutor Francisco Contente Domingues.

Muitos dos que hoje estão presentes na Academia de Marinha sabem que comecei a estudar a vida e a obra de Diogo de Sá em 1995, ou seja, há mais de vinte anos. Compreenderão, pois, que representa para mim um marco extremamente importante assistir à primeira edição crítica do texto latino do tratado *De Navigatione* e à sua primeira tradução para português. Esta obra de Diogo de Sá foi publicada em Paris, em 1549, ou seja, há quase 500 anos. Sublinhe-se que, apesar da sua importância no quadro da cultura quinhentista portuguesa, este tratado nunca teve qualquer edição em Portugal e muito menos uma tradução de latim para português, que o tornasse acessível a um público alargado de leitores. A presente edição crítica do texto latino, a partir do

exemplar conservado na Secção de Reservados da Biblioteca Nacional de Portugal, e tradução para português, acompanhada de notas, trabalho complexo e notável da autoria do Professor Doutor Arnaldo do Espírito Santo, representa pois um gigantesco passo em frente ao disponibilizar finalmente este texto à comunidade científica. Representa uma porta aberta a futuros estudos de várias áreas disciplinares, nomeadamente da história da ciência e da história da náutica.

A publicação desta fonte histórica na Academia de Marinha, em parceria com o Centro de Estudos Clássicos, faz todo o sentido, atendendo ao seu conteúdo e ao próprio percurso do seu autor. O tratado *De Nauigatione. Sobre a Navegação* vale por si próprio e não se esgota na crítica aos dois tratados publicados por Pedro Nunes, juntamente com a tradução do *Tratado da Sphera* de João Sacrobosco (1537) – *Tratado de Certas Dúvidas da Navegação* e *Tratado em Defensão da Carta de Marear*. A sua redacção em latim explica o público a quem se dirigia, ou seja, a um grupo restrito de letrados, detentores de conhecimentos científicos e técnicos para o poderem ler, entender e participar num debate mais vasto em que este se enquadrava.

Na realidade, o tratado *De Nauigatione* de Diogo de Sá, para além do seu valor científico, encerra uma forte componente prática, que demonstra a grande experiência marítima do seu escritor. Assim, se no primeiro livro, Diogo de Sá procura estabelecer uma classificação das ciências e no segundo livro tenta demonstrar que a Matemática, personificada por Pedro Nunes, não conhece, nem deve pronunciar-se sobre matéria e movimento, já no terceiro livro, depois de rejeitar o tratado sobre a carta de marear do cosmógrafo, expõe algumas regras de marinharia, correntes no seu tempo e apresenta uma breve explicação para o regimento do sol ao meio-dia.

Diogo de Sá, note-se, é um dos raros casos de homens envolvidos directamente nas navegações, não só com conhecimentos de náutica, como o demonstra o seu tratado sobre a navegação, mas também detentor de uma larga erudição. É o próprio que reclama, no *De Nauigatione*, o direito de *ser arrolado no registo dos navegadores* porque consumira quase todo o tempo da sua vida nessa *faina*. A sua experiência marítima não sobressai apenas no *De Nauigatione*. Os seus conhecimentos de navegação astronómica, encobertos pelo manto de uma discussão teológica travada entre o Cristão e o Judeu, vêm à superfície e surpreendem, mais do que uma vez, o leitor de outra das suas obras: *Inquisição e Segredos da Fé*. Nesta, Diogo de Sá interrogava-se: “(...) *Quem olha o céu senão o homem? Quem o sol? Quem as estrelas?*”. E, recordava que as: “(...) *strellas com suas certas stações subministrão as oportunidades dos tempos: e observadas pelos mareantes os traz a seguro e verdadeiro porto.*” (*Inquisição e Segredos da Fé*, fl. 48)

Descendente por linha directa, por parte de seu pai Fernão de Sá Soutomaior, das linhagens dos Soutomaiors e Sás do reino, Diogo de Sá era primo do poeta Sá de Miranda e de Mem de Sá, governador do Brasil. Natural da cidade de Coimbra, desconhecem-se as datas do seu nascimento e morte, mas muito jovem terá partido para a cidade de Lisboa, ponto obrigatório de passagem para os que tinham como destino a

Carreira da Índia. Mais do que uma vez atravessou a Rota do Cabo, na companhia de seu pai, o qual viria a ser nomeado capitão de Cananor, e do seu irmão António de Sá. A sua destemida participação militar foi registada no combate contra o rei de Calecute (1525); na conquista de Adém; nos sucessos da armada de Estevão da Gama, no Mar Vermelho; e no segundo cerco de Diu (1546). Na sequência desta façanha militar, o rei D. João III, por carta de mercê datada de 13 de Fevereiro de 1548, nomeou-o capitão e feitor das naus ou navios que estabeleciam a ligação da Índia a Malaca, via Coromandel, por três viagens, como reconhecimento pelos serviços prestados.

Mas, se com a espada este fidalgo desafiou a guerra em paragens asiáticas, com a pena procurou dois centros universitários europeus: Coimbra e Paris. Entre as suas viagens para Oriente, a busca incessante do saber atraiu-o até à Universidade de Coimbra, onde no ano de 1538 foi apontado como “mestre” de Matemática, tendo como colega Pedro Nunes. Provavelmente, nesse meio académico terá começado a desarticulação entre a sabedoria prática de homem do mar, do humanista, e a sabedoria livresca do cosmógrafo Pedro Nunes. Deste confronto de teorias ou choque de vias de conhecimento viria a resultar a publicação, em Paris, do seu tratado *De Nauigatione Libri Tres*, em 1549, dedicado ao rei D. João III, que hoje se edita. Diogo de Sá, contrariamente a Pedro Nunes, acreditava que, com a prática, mesmo os mais rudes pilotos ficariam em condições de ultrapassarem as suas falhas. O humanista era um defensor destes homens experimentados, não tendo qualquer dúvida que, apesar de não possuírem conhecimentos teóricos, a sua larga experiência e a prática náutica os conduziria a corrigirem os erros. Afirmava: “*E não duvido de que, embora eles, que tão assiduamente exercem a arte de navegar, sejam de rude e tosco entendimento, todavia, graças à sua experiência quotidiana e contínua, fizeram com que, nas suas obras, não haja erro ou, se algum houvesse, o tenham emendado.*” (*De Nauigatione*, fl. 4v.)

Na cidade de Paris publicou ainda um tratado jurídico intitulado *De Primogenitura*, também este dirigido ao monarca D. João III, o qual conheceu duas edições – a primeira, no ano de 1551, e a segunda, em 1552.

De regresso a Lisboa e já na sua velhice redigiria, em época muito próxima ou mesmo simultânea, duas obras que podem ser integradas na corrente do humanismo laicizante cristão: o *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares* (1557), dedicado à rainha D. Catarina, e *Inquisição e Segredos da Fé* (c. 1562), ao cardeal D. Henrique. Estes textos, escritos em língua vernácula, que se centram na temática da fé, no contexto do debate do Concílio de Trento, conheceriam, porém, um destino diferente das obras publicadas em latim na cidade de Paris, chegando aos nossos dias manuscritos, devido à censura inquisitorial.

Se hoje é possível reclamar para Diogo de Sá a autoria dos quatro textos mencionados, convém realçar que esta conquista é muito recente porque a questão foi, durante largo tempo, envolta em grande polémica.

Em síntese, Pedro Nunes teve alguns opositores em Portugal, mas possivelmente nenhum tão erudito como Diogo de Sá. O tratado *De Nauigatione Libri Tres* é a prova de que Pedro Nunes não sofreu críticas apenas de pilotos e outros homens ligados à prática náutica – geralmente homens de fraca preparação teórica – mas também de personalidades eruditas com experiência marítima, como Diogo de Sá. O livro contém uma extensa discussão acerca da validade das demonstrações matemáticas, por oposição às argumentações filosóficas, o que é certamente eco de um grande debate que por esses anos suscitou intervenções de alguns dos maiores intelectuais europeus. Nesta grande discussão poderá ter participado o próprio Pedro Nunes, apesar de durante largo tempo se ter negado que este tivesse reagido à edição do *De Nauigatione*, ao responder às críticas de Diogo de Sá no seu manuscrito intitulado *Defensão do Tratado da Rumação do Globo para a Arte de Navegar*, dedicado ao Infante D. Luís, que foi dado a conhecer por Joaquim de Carvalho, em 1953.

No quadro dessa polémica, Diogo de Sá afirma-se como o único autor que se opõe àquele que é o ponto essencial do programa noniano, isto é, a afirmação do valor da matemática como fundamentação do conhecimento. O *De Nauigatione* é, na verdade, uma obra toda ela destinada a refutar esta ideia, mostrando a subordinação da matemática à filosofia no estudo da natureza.

O *De Nauigatione Libri Tres* ganha, assim, outra luz ao ser integrado no âmbito deste debate, referido usualmente como a *Quaestio de certitudine mathematicarum*, disseminado pela Europa, em países como a Itália, França, Alemanha, ou Portugal, o qual girou em torno de um problema central, o da validade do saber matemático e o papel por si desempenhado no âmbito de outras ciências. A questão fulcral era perceber se a Matemática cumpria os requisitos de uma ciência tal como se encontravam expostos nos *Analíticos Posteriores* de Aristóteles.

Diogo de Sá participou nesta reflexão, a que se assistiu ao longo dos séculos XVI e XVII, que veio a constituir-se como um dos passos fundamentais para o nascimento da ciência moderna. A sua passagem por Paris permitiu-lhe contactar com estas teses defendidas pela elite dos naturalistas europeus, já desde o século XIV, sobre a validade da Matemática e a sua relação com a Física. O humanista foi um dos representantes deste mesmo debate em Portugal, para o qual deu um contributo fundamental ao escrever o seu tratado *De Nauigatione Libri Tres* publicado em Paris, no ano de 1549. Poderá mesmo existir uma possível relação entre a data de publicação da obra de Diogo de Sá, 1549, e a da edição do importante tratado de Alessandro Piccolomini (*Commentarium de certitudine mathematicarum disciplinarum*), em 1547, a qual pode explicar, aliás, o atraso na publicação desta obra que continha um ataque às teses de Pedro Nunes publicadas cerca de dez anos antes. Tal situação pode provar, ainda, que Diogo de Sá estava a par das edições mais recentes divulgadas na Europa renascentista e que tinha os conhecimentos, práticos e teóricos, necessários para incluir o nosso país neste grande debate da cultura científica europeia.

A divulgação desta obra na Europa, à época, fica provada pelo levantamento levado a cabo por Francisco Leite de Faria, incluído em *Estudos Bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua Época* (1977), já que este autor apontou a existência de 29 exemplares desta edição preservados em bibliotecas europeias.

De inestimável importância, o tratado *De Nauigatione. Sobre a Navegação* fica, a partir de hoje, disponível para todos aqueles que se quiserem dedicar ao seu estudo, graças ao excelente trabalho de edição crítica do texto latino, tradução e notas do Professor Doutor Arnaldo do Espírito Santo e ao apoio da Academia de Marinha e do Centro de Estudos Clássicos, que tornaram viável a edição desta fonte histórica.

Permitam-me terminar esta intervenção como a iniciei, ou seja, a expressar a minha profunda gratidão, neste caso pessoal:

- À Professora Doutora Cristina Pimentel que, enquanto Directora do Centro de Estudos Clássicos, sempre encorajou, apoiou, acolheu e tornou possível a publicação das obras do humanista Diogo de Sá;

- Ao Professor Doutor Arnaldo do Espírito Santo, a quem esta edição deve tanto e tudo: pelo seu entusiasmo que contagiava, pelo seu largo saber, pela sua entrega aos textos de Diogo de Sá (salientando o seu apoio inestimável na edição do Centro de Estudos Clássicos da *Inquisição e Segredos da Fé*, em 2012), pela sua dádiva e partilha de conhecimento, por tanto que com ele tenho aprendido sobre Diogo de Sá e a sua obra.

APRESENTAÇÃO E LANÇAMENTO DA OBRA
DE NAVIGATIONE / SOBRE A NAVEGAÇÃO (1549) DE DIOGO DE SÁ
OS CLÁSSICOS NO *DE NAVIGATIONE* DE DIOGO DE SÁ

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
Arnaldo do Espírito Santo, em 28 de novembro

Senhor Almirante Vidal Abreu, Presidente da Academia de Marinha, Senhora Professora Cristina Pimentel, Directora do Centro de Estudos Clássicos da Universidade de Lisboa, as minhas primeiras palavras são de agradecimento por terem assumido a publicação do *De Navigatione*. Quero também exprimir em público o quão grato foi para mim ter contado com a dedicação sempre pronta do Senhor Comandante Valente Zambujo, Secretário da Academia de Marinha, e do Senhor Sargento Santos Maia ao longo desta autêntica maratona de dois meses para que a obra estivesse disponível hoje, aqui, nesta hora. Aos Professores Francisco Contente Domingues e José da Silva Horta, o meu muito obrigado por terem aceitado fazer a apresentação que tiveram de preparar em tão pouco tempo. Por último, quero deixar expressa uma palavra de contentamento e elogio pelo trabalho competente e rigoroso levado a cabo pela *Página Ímpar*.

Senhoras e Senhores membros da Academia de Marinha, a obra que a partir de agora pode ser lida em tradução portuguesa e em latim, sem as dificuldades da tipografia humanística, veio a lume em Paris há 468 anos. Tanto quanto sabemos, foi quase votada ao esquecimento, pelo menos do século XVIII para cá. E, no entanto, ela é de uma importância única para a história da cultura em Portugal, por muitas razões e pontos de vista.

Uma das suas maiores riquezas é constituída pela enorme erudição de que se reveste e pela quantidade de autores que cita.

1. São 58 os autores citados em 437 notas à margem ao longo do *De Navigatione*. Os autores mais citados são Aristóteles (126 citações), Lactâncio (124), a Bíblia (69), Cícero (9), Séneca (12), Cipriano de Cartago (17), Jerónimo (9), Agostinho (10), Orígenes (5). Os restantes 49 autores citados em nota, cinco sextos do total, não têm mais que uma ou duas referências, e no conjunto representam menos de um terço das citações. Só Aristóteles, Lactâncio e a Bíblia ocupam mais de dois terços. Uma visão telescópica dos autores referidos e citados, por um lado, dá por si mesma a imagem de um leque amplo de domínios temáticos, como são, entre outros, o da fundamentação da ciência, o do debate sobre o papel e as limitações da Matemática na explicação das causas dos fenómenos, e

o da superioridade da Filosofia como mãe de toda a sabedoria, pois só ela pode facultar uma percepção verdadeira da realidade pelas causas últimas; e, por outro lado, denota um convívio assíduo com autores e textos que vão da Antiguidade Clássica, grega e latina, de todas as fases, à literatura patrística e às suas grandes reflexões filosóficas e teológicas, e, sobretudo, a um manuseio atento dos autores humanistas abertos a tudo quanto se pode saber, na arte náutica, e no conhecimento da esfera e do universo. E, mais ainda, quando se passa da visão telescópica à observação microscópica dos passos citados, abre-se-nos a possibilidade de descobrir com alguma verosimilhança o que um humanista português, Diogo de Sá, leu realmente, como leu e em que edições. Os autores que escreveram em árabe, por exemplo, como e onde os leu? Qual foi o papel das colectâneas de *Sententiae* e *Axiomata* como fonte onde bebeu algumas das frases que aparentemente atribui a uma leitura directa dos autores citados?

2. Começemos por Aristóteles. Ele ocupa o núcleo duro do pensamento teórico do *De Nauigatione*. Dele provêm as noções básicas e os princípios essenciais da classificação dos saberes. Em torno de Aristóteles congregam-se os seus comentadores e editores: Abenrutz, Alberto Magno, Tomás de Aquino, Egídio (ou Gil) Romano (c. 1245-1346), Paulo Véneto... E até os Santos Padres da Igreja. Tomemos, por exemplo, um dos muitos núcleos em torno dos quais se estrutura a exposição, constituído pela defesa da supremacia da experiência sobre o conhecimento teórico e a ciência. Diogo de Sá parte de um passo da *Metafísica*, na primeira nota do *De Nauigatione*, onde se diz, basicamente, que toda a ciência nasceu daquilo que se deparava aos sentidos. Porque viram o mundo que os rodeava e o admiraram, os homens começaram a filosofar, ou seja, a constituir um saber organizado: «Et sic philosophari coeperunt, ut Aristoteles innuit: Propter admirari coeperunt philosophari». E, ainda, como diz Aristóteles no mesmo passo: «E assim sucedeu que cada um deles sistematizou e ordenou, tanto dos antigos como dos modernos, tudo aquilo que pôde apreender com a sua inteligência.» E recorrendo, mais uma vez, a Aristóteles, onde diz que «a teoria nasce quando, de várias noções da experiência, se forma uma ideia universal acerca de objectos semelhantes», Diogo de Sá conclui que a Ciência não é mais que um corpo sistemático de enunciados ou, dito de outra forma, «a teoria é apenas uma junção ordenada de várias proposições». Deste ponto de vista, não há ciência sem discurso ou sem retórica. De nada interessa o saber se não for capaz de se dizer a si mesmo de forma convincente e organizada. Nascida da experiência, a teoria somente se diferencia dela porque a ciência é do universal, ao passo que a experiência é do particular, ou, como diz Aristóteles, novamente referido e citado: «Experientiam nihil ab Arte differre, nisi quod experientia est particulare, cognitio, ars uero uniuersalium». E com mais esta citação fica claramente

estabelecido o seguinte: (1) que o fundamento da ciência é a experiência; (2) que a ciência não é senão «um raciocínio perfeito e claro», cuja formulação deve ser revestida das qualidades próprias da lógica e da retórica; (3) que a ciência assenta no princípio da universalidade; (4) que a ciência não é senão «um estado de conclusão adquirido por meio da demonstração», ideia esta que remete, não para a metafísica, como seria de esperar, mas para a *Ética a Nicómaco*: «A ciência é, de facto, um estado apodíctico».

Em torno destas bases fundamentais, extraídas da Metafísica, da Física, do *De Coelo*, do *De Animalibus*, do *De Anima*, dos *Meteorologica*, conglomeram-se opiniões de Cícero, Vitruvius, Vergílio, Ovídio, Plínio, Ptolemeu, Orígenes, Lactâncio, Jerónimo, Agostinho, Alberto Magno e Tomás de Aquino. Diga-se de passagem que estes autores são chamados à colação não tanto para acrescentar o que quer que seja ao pensamento de Aristóteles, referido muitas vezes como o Filósofo ou o Lógico por antonomásia, mas simplesmente para ilustrar situações concretas e até para serem contestados em algumas das suas afirmações, como é o caso daqueles que negaram a existência de antípodas ou a possibilidade de haver seres humanos na zona tórrida e nas regiões polares, devido ao excesso de calor ou de frio.

Sente-se em Diogo de Sá uma espécie de orgulho, e até de triunfo, por ser um daqueles que pode desfazer, com o seu próprio testemunho e um «saber de experiência feito», ele que cruzou o Equador a caminho da Índia, todas essas teorias que assentavam em construções imaginosas sem nenhum fundamento, mas que vigoraram durante séculos, apoiadas no argumento da autoridade. De facto, Plínio dá notícia de que entre os antigos se debatia a possibilidade da existência de antípodas. Na literatura patristica, porém, fizeram escola as reflexões de Lactâncio (c. do ano 300) e de Santo Agostinho (354-430) que negavam redondamente tal possibilidade. As razões apontadas por Lactâncio encontram-se em *Divinae Institutiones*, numa célebre interrogação retórica, referida por Diogo de Sá: «Quem pode acreditar que haja homens cujos pés estão acima da cabeça? Que a chuva, a neve e o granizo caíam para cima?» A razão deste erro, diz ainda Lactâncio, é que «os filósofos pensavam que o mundo era redondo como uma bola» – *existimaverunt, rotundum esse mundum sicut pilam*. O argumento de Agostinho para negar a existência de antípodas é de ordem teológica, pois admiti-la implicava aceitar a existência de homens não nascidos de Adão.

Como se vê pelo que fica dito, essa era uma ciência que não nascia da observação da realidade, isto é, da experiência, do *experimentum*. Diogo de Sá não hesita em opor-se ao argumento da autoridade (a de «Vergílio nas *Geórgicas*, de Ovídio nas *Metamorfoses*, de Plínio na *História Natural*, de Aristóteles na *Meteorologia*, de Alberto Magno e muitos outros filósofos»), antependo-lhe o argumento da experiência, porque cada um «vê com os seus olhos ou pisa com os seus pés uma realidade diferente daquilo que está escrito».

Nestas palavras, ressoa o espírito de independência intelectual de um humanista, que não se deixa deter, nem mesmo pelos argumentos teológicos de um Agostinho.

3. Uma coisa é analisar o conteúdo do texto citado: outra, identificar a edição onde foi lido. Deste último tipo de tarefa resultam por vezes dados esparsos, é certo, mas extremamente importantes para se saber se a citação feita foi recolhida na obra que é dada como fonte da citação ou se, pelo contrário, ela não passa de uma colheita de segunda mão. Há casos em que a evidência textual impõe que uma determinada obra foi o alfofre de onde foram transplantados nomes de autores e respectivas citações. O mais evidente de todos esses viveiros foi sem dúvida o *Textus de Sphaera Ioannis de Sacrobosco*, na edição de Paris, 1531. Ao preparar a edição do *De Nauigatione* dei-me conta de oito passos em que a informação foi colhida na leitura atenta e integral do *Tratado da Esfera* de Sacrobosco. Aí provavelmente leu Diogo de Sá tudo o que sabe a respeito de Abenruz, que aparece citado várias vezes nessa obra. Daí provêm noções fundamentais como a de «horizonte recto» e de «horizonte oblíquo» que está implícita na definição de «Esfera recta» e de «Esfera Oblíqua» no seguinte passo: «Diz-se que têm esfera recta aqueles que estão debaixo da linha equinocial, se é que alguém lá pode permanecer. E diz-se que para eles é recta, porque nenhum dos dois pólos se eleva mais do que o outro. Ou porque o seu horizonte corta a equinocial e é cortado por ela em ângulos rectos esferais. Diz-se que têm esfera oblíqua aqueles que habitam aquém ou além da linha equinocial. Para eles um dos pólos eleva-se sempre acima do Horizonte; ao passo que o outro vai sempre para baixo. Ou porque o seu horizonte artificial corta a equinocial e é cortado por ela em ângulos desiguais e obliquos».

Fiz questão de traduzir e ler este passo do *Textus de Sphaera*, porque ele contém uma reserva quanto à habitabilidade da zona tórrida: «se é que alguém lá pode permanecer». Com efeito, tendo vivido no século XIII, Sacrobosco ainda não beneficia da visão da esfera que os descobrimentos trouxeram à humanidade. Continua no entanto a ser manuseado por um navegante como Diogo de Sá, por ser um tesouro de saberes acumulados de ciência astronómica de várias origens e tradições.

Também aí tem origem a noção de epiciclo: «Epiciclo é um círculo pequeno por cuja circunferência é levado o corpo do planeta». E o mesmo se passa com a citação de Alfragano ou Alfargano ou Al Fargani (séc. IX), o qual escreveu em árabe um tratado de astronomia, traduzido para latim no séc. XII com o título *De aggregationibus – Sobre as constelações*. Graças a essa tradução, difundiu-se amplamente por toda a Europa, estando ainda em uso no século XVII. A sua autoridade foi invocada com frequência em questões que envolviam a ciência astronómica. Em Portugal foi citado por vários autores, entre os quais Duarte Pacheco Pereira e Rui de Pina. Admitindo embora a possibilidade de ter

sido consultado no original, o passo transcrito por Diogo de Sá com adaptações sintácticas foi provavelmente tomado de Sacrobosco.

Para abreviar, podemos garantir que a frase de Diogo de Sá «segundo Ptolemeu são 23 graus e 51 minutos e segundo Almeone 23 graus e 33 minutos», de conteúdo meramente técnico, foi tomada do *Textus de Sphaera*. Neste, como em outros casos, do confronto entre a opinião de Ptolemeu e a do Príncipe Almeone (séc. XI) ressalta que a astronomia e a ciência matemática estavam mais desenvolvidas entre os árabes e que os seus cálculos eram tidos como mais fiáveis. Almeone notabilizou-se pelos seus conhecimentos de matemática e cosmografia. A sua autoridade como astrónomo é alegada por Sacrobosco. É isso que leva Diogo de Sá a recorrer a um texto medieval em plena era do humanismo renascentista.

Quando se faz uma pesquisa das edições dos autores citados por Sá, anteriores alguns anos à publicação do *De Navigatione*, o panorama que se nos oferece sugere que Diogo de Sá teve acesso a alguns desses autores em publicações recentes. Foi esse o caso, como acabámos de ver, do *Textus de Sphaera*, editado em Paris em 1531. Esta e outras verificações pontuais levam-me a afirmar que Diogo de Sá ou redigiu o *De Navigatione* em Paris, onde teve acesso fácil a tais edições, ou em Portugal o comércio livreiro internacional funcionava sobre rodas. Parece-me mais viável a primeira possibilidade. De facto, são algumas as citações com variantes típicas que se observam apenas numa determinada edição. Mais ainda, há indícios de que a impressão do *De Navigatione* foi acompanhada pelo próprio Autor, que ia revendo o texto e corrigindo.

Permitam-me que evoque uma situação idêntica para ilustrar o meu ponto de vista. Como provou David Jackson, os cerca de trinta exemplares de *Os Lusíadas* repartem-se em nove conjuntos correspondentes a nove fases de impressão, tendo cada fase leituras variantes diferentes umas das outras. O que significa que de uma fase para outra foram introduzidas correcções pelo próprio Autor à medida que ia lendo e revendo o texto da fase anterior. Ora algo de semelhante se terá passado com a impressão do *De Navigatione*. De facto, ao fazer a colação do texto do exemplar da Bibliothèque Nationale de France e do da Biblioteca Nacional de Portugal, entre variantes de menor importância há correcções que pressupõem intervenção que alteram o sentido, o que em princípio é atribuível ao autor. São dessa espécie as emendas de *iis* para *in* e de *iam natura* para *operatura*.

Todos estes dados em conjunto dão fundamento a conclusões mais alargadas. Termina com uma pequena nota quanto ao lugar de formação de Diogo de Sá.

Refiro-me a um passo em que é citado Cícero, *Tusculanae* 1, 4: «E Temístocles, há alguns anos, foi tido por inculto porque recusou tocar lira num banquete». Esta observação de Cícero foi citada por Quintiliano (*IO* 1, 10, 19) e repetida como um *exemplum* ilustrativo por vários humanistas, entre os quais um contemporâneo de Diogo de Sá, Jerónimo Cardoso. Note-se que a obra em que Jerónimo Cardoso cita o passo de Cícero é uma oração de sapiência pronunciada na Universidade de Lisboa, em 1536, ano anterior à sua transferência para Coimbra. Há boas razões para pensar que Diogo de Sá conheceu

a referência a esse passo de Cícero em Jerónimo Cardoso, ou porque assistiu à cerimónia em que foi pronunciada a oração de sapiência, ou porque leu o texto publicado.

Seja como for os vários indícios encaminham-se todos na mesma direcção: um Humanista com formação académica sólida, um Humanista que lê os antigos, a Bíblia, os Santos Padres, os medievais, os contemporâneos, os filósofos, os astrónomos e as artes de navegar; mas também um Piloto que escreveu uma delas em latim, polémica, pouco lida, se não ignorada. Um Piloto que diz de si próprio: «Graças à minha experiência, posso por direito ser arrolado no registo dos navegadores, porque consumi quase todo o tempo da minha vida nesta faina».

A CARREIRA DA ÍNDIA NA TRANSIÇÃO PARA O SÉCULO XVII A SUA RENTABILIDADE E A SUA ENVOLVENTE

Comunicação apresentada pelo académico
Menezes Cordeiro, em 5 de dezembro

Procurou-se avaliar a rentabilidade ou o prejuízo dos navios que integravam a Carreira da Índia no período compreendido entre 1590 e 1607, apenas considerando os navios com vocação predominantemente comercial que efectuaram o percurso de ida e volta para a Índia. Para o efeito recolheu-se informação relativa aos custos com o aprontamento das armadas suportados pelo investidor, nesta fase predominantemente a Coroa, e o valor dos proventos provenientes da actividade comercial e apenas por esta, que daí obtinha.

Para contextualizar este período de transição para o século XVII, procedeu-se:

Em primeiro lugar a uma descrição da realidade vigente no reino no século XVI. Especificamente faz-se menção à Carreira da Índia, à implementação do comércio, à importância da pimenta e por fim às transformações sociais ocorridas.

Em segundo lugar a uma referência às potências marítimas do norte da Europa e à sua evolução até finais do século XVI e início do século XVII, altura em que passaram a interagir com as rotas marítimas portuguesas e assim influíram no curso comercial no período em análise.

Em terceiro lugar a uma descrição da realidade do Estado da Índia nesse período, compreendendo-se a importância da comunicação marítima com a Europa.

Por fim como objectivo desta apresentação, com base numa recolha de informação efectuada sobre todos os navios que de Lisboa zarparam para o oriente entre 1590 e 1607 e com base em outros dados referentes a valores procedeu-se a uma estimativa relativa custos e lucros obtidos. Concluiu-se que houve um prejuízo de aproximadamente 1216:000\$000.

Não dispondo nós de registos precisos que permitiriam um cálculo fácil e rápido, somos obrigados a deduzir com base na informação a que temos acesso e que se expõe valores que nos permitam a aproximação possível.

O total da informação obtida sobre as armadas que de Portugal demandaram a Índia no período compreendido entre 1590 e 1607, tem:

Uma vertente mais rica relativa aos nomes dos navios que compunham as armadas, do destino que tiveram e dos respectivos capitães e capitães-mores. Resulta da conjugação da informação proveniente de duas obras, respectivamente da autoria de Luiz de Figueiredo Falcão com o título de “Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia e Ilhas adjacentes e outras muitas particularidades” e os manuscritos publicados por João C. Reis com o título “Memórias das armadas da Índia

1487-1650. Organização, Introdução e Notas”. Esta segunda publicação por sua vez é, conforme referido pelo seu próprio autor, resultante de duas obras diferentes. Uma designada por “Memória das Armadas que de Portugal passaram à Índia (1498-1566)” que é um manuscrito ilustrado, de autoria não identificada, existente na Academia de Ciências de Lisboa que foi publicado em letra de imprensa em 1979 com o título Livro das Armadas. Outra designada por “Recopilação das Famosas Armadas que para a Índia foram desde o ano em que principiou a gloriosa conquista - nomes de embarcações, dos capitães, governadores e vice - reis, capitães mores, almirantes e cabos - de 1496 (sic) -1650”, que é um manuscrito da autoria de Simão Ferreira Paes, existente na Biblioteca da Marinha do Rio de Janeiro, que foi publicado em forma de livro em 1937, por Didio Iratym Afonso da Costa. Para o período que se pretende analisar a informação contida no manuscrito de autor não identificado, dado o período que abrange, não tem utilidade imediata. No entanto a sua articulação com a informação da obra de Simão Ferreira Paes, que já diz respeito ao período em análise, torna mais consistente a globalidade do trabalho e a credibilidade da informação recolhida. Existem algumas divergências entre estas obras que serão pontualmente assinaladas, mas pouco significativas e que no cômputo geral consolidam a substancial memória que se pretende trabalhar.

Uma vertente mais escassa respeitante aos custos conhecidos com os apertamentos das armadas e dos encargos com as viagens. Foi recolhida principalmente da obra já referida de Figueiredo Falcão e de outros manuscritos de que interessa destacar, o “livro náutico” e “memorial de várias couzas importantes”.

Uma informação ainda mais restricta respeitante aos lucros provenientes do exercício comercial. Esta última naturalmente apenas relacionada com as viagens que tiveram êxito. Foi analisada a partir das obras “Os descobrimentos e a economia mundial de Vitorino Magalhães Godinho” e “História económica de Portugal de Leonor Freire Costa”

Não foram considerados:

Os rendimentos provenientes de iniciativa de particulares que integravam as viagens

Os lucros proporcionados pela projecção de força que essa carreira reforçou com a sua presença no Oceano Índico e dentro deste espaço.

Os rendimentos provenientes do comércio com o extremo Oriente.

Foi feita esta abordagem em duas partes:

Na primeira parte estimando os encargos com as armadas que zarparam de Portugal para a Índia de 1590 a 1607

Na segunda estimando a totalidade dos proventos provenientes dos navios que com sucesso efectuaram a viagem de ida à Índia e de retorno ao Reino.

Em relação aos custos da construção e reparação de navios, que iremos designar de apertamento, dispomos de diversas fontes que proporcionam informação suficiente para estabelecer valores médios que possam constituir uma base ao cálculo do esforço financeiro, correspondente em média a cada unidade. Não dispo de informação que nos permita discernir cada caso em particular, somos obrigados a recorrer a estimativas

baseadas em valores médios de custo para cada aprontamento. Para poder avaliar o custo total do empreendimento relativo a cada navio e também utilizando a informação que temos disponível será adicionalmente feita a estimativa dos custos médios com mantimentos, salários no decurso da navegação, valores de carga transportada para comercializar etc.

Estas informações foram articuladas com os nove situações diferentes verificadas para os navios da carreira da Índia naquele período

Navios aprontados construídos de novo (42)

Navios aprontados sujeitos a reparação prévia (58).

Navios que iniciaram a viagem de ida para a Índia (73).

Navios que iniciaram a viagem de ida para a Índia mas que foram obrigados a retroceder para o reino (14)

Navios que foram impedidos de sair (13)

Navios que completaram a viagem de ida para a Índia e que iniciaram a viagem de volta para o reino (59).

Navios que completaram com êxito a viagem de Ida e de retorno à Índia (43)

Navios que se perderam em algum momento (24)

Navios que se perderam mas em que se salvou a fazenda (6).

Houve 6 navios que não foram considerados por não aparentaram ter missão comercial significativa ou não documentada. Houve ainda 8 navios que também não foram considerados por não se ter encontrado registo do destino:

Foram calculados os seguintes custos

Com aprontamento dos navios incluindo artilharia (1803:448\$000)

Com mantimentos e ordenados (710:524\$800)

Com cabedal para compra da pimenta (625:714\$286)

Temos um total de investimento de 3139:687\$086 reis.

Foi em seguida calculado o rendimento de 1923:763\$018 reis.

Considerando assim os valores estimados no período entre 1590 e 1607 temos um prejuízo de 1215:924\$068 reis ou seja de 3.039.810 cruzados, sendo esta uma moeda de ouro com poder aquisitivo considerável.

Não dispoño nós de registos precisos que permitiriam um calculo fácil e rápido, somos obrigados a deduzir com base na informação a que temos acesso e que se expôs valores que nos permitiram a aproximação possível.

Lacunas existem certamente neste tipo de estudo quer por insuficiente informação quer por deficiente método na sua articulação e consequentemente nas deduções que dela emanam. No entanto mesmo admitindo margens de erro consideráveis podemos concluir que no período compreendido entre 1590 e 1607 a actividade comercial desempenhada pela carreira da Índia deu prejuízo ao investidor que foi neste período predominantemente a Coroa. Uma análise dos números elucidam-nos quanto ao insucesso comercial do empreendimento da Carreira da Índia circunscrito à actividade desenvol-

vida pelos seus navios com esta vocação predominante neste período de 1590 a 1607. Num total de 100 navios aprontados apenas 43 efectuaram com sucesso a viagem de ida e de retorno e em 6 se salvou pelo menos parcialmente a carga. Ou seja menos de metade. Se por acaso todos tivessem sido bem sucedidos para além de não ter havido prejuízo com as perdas dos navios e de vidas, o lucro não teria sido de 1923:763\$018 reis mas perto do dobro. Assim sendo a carreira nesta fase teria sido comercialmente lucrativa. Mas tal não sucedeu assim como tinha acontecido num passado mas de forma menos gravosa. As razões são de vária ordem mas resumem-se a três grupos: A dureza em si da rota marítima com as inerentes imprevisibilidades meteorológicas, as deficiências de ordem técnica e o estado de guerra com as potências emergentes do Norte da Europa. A existência dum número considerável de navios que se perderam sem causa conhecida não nos permite determinar a importância relativa destes três grupos de motivos. Por aquilo que foi referido sabe-se no entanto que houve um aumento de prejuízo comparativamente com os três quartéis anteriores do século XVI. Relativamente à dificuldade da rota marítima, em si, podemos considerar que sempre tendo existido, não constituiu factor de agravamento. Ficam portanto as outras duas ordens de razões: deficiências técnicas e estado de guerra. Podemos considerar nas deficiências técnicas três motivos: deficiente desempenho dos mareantes, desrespeito pelas regras de segurança e deficiente construção dos navios. Em relação ao desempenho dos mareantes não há razões para acreditar que a sua perícia tenha diminuído. Pelo contrário o acumular de experiência nas muitas décadas anteriores leva a crer que eventualmente até tenha aumentado. Quanto ao segundo motivo existem de facto testemunhos de desrespeito pelas cargas de segurança e pelos calendários das largadas. Ambas naturalmente consequência da pretensão em aumentar os lucros transportando mais e mais depressa. Relativamente à construção de navios, conforme sabemos que qualidade diminuiu entre outros motivos por limitações no financiamento. O estado de guerra com a Inglaterra e os Países Baixos foi um crescendo inevitável que por fim ditou o fim da hegemonia portuguesa marítima no Oriente. Este motivo ligado à cupidez e à diminuição da qualidade da construção naval terão sido os factores determinantes no prejuízo verificado no período que analisamos. A consciência deste prejuízo explica por exemplo entre outras coisas a iniciativa duas décadas mais tarde de criar uma companhia com características semelhantes às congéneres europeias comercialmente bem sucedidas.

Assim sendo porque se manteve este modelo em actividade? Caso o intuito fosse puramente o lucro, rapidamente desaparecia ou sofria uma remodelação profunda, o que não aconteceu. Haveria pois outras motivações. Uma seria a influencia maior ou menor exercida pelos particulares associados à carreira da Índia numa forma legal através por exemplo das quintaladas e não legal através do contrabando respectivamente difícil e impossível de serem avaliados. Uma outra seria a presença de Portugal no Oriente e nomeadamente no Índico. Esta por sua vez teria várias razões que se depreendem do contexto histórico envolvente já sumariamente referido: o prestígio quer de Portugal quer dos reis Habsburgo, o suporte a uma importante actividade comercial local numa população híbrida já existente, e o suporte à evangelização onde se integra o Padroado também

já então criado. A coroa unificada teria por sua vez capacidade para neste período suportar encargos com um empreendimento que directamente lhe dava prejuízo. Esta conclusão abre pois porta a muitas reflexões que saem no entanto já do âmbito deste trabalho.

SESSÃO DE ENCERRAMENTO DOS TRABALHOS ACADÉMICOS

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 12 de dezembro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional,

Saúdo Vossa Excelência, manifestando-lhe publicamente a satisfação que, para a Academia de Marinha, resulta de o podermos ter a presidir à sessão de encerramento dos trabalhos académicos do ano de 2017. A presença do comandante da Marinha, nossa tutela administrativa, só pode constituir um forte estímulo a que prossigamos com mais determinação na missão que estatutariamente nos está cometida:

“promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, as letras e as artes e tudo o mais que diga respeito ao mar e às actividades marítimas”.

Nestes dois anos que este Conselho Académico leva de exercício, procurou sempre que as sessões de abertura e de encerramento dos anos académicos ou ficassem a cargo de personalidades de muito reconhecido mérito académico a nível nacional e internacional, sendo também membros desta Academia, o que é o caso de hoje, ou albergassem sessões conjuntas com outras academias nacionais ou estrangeiras.

A escolha de Sua Eminência Dom Manuel Clemente, nosso membro honorário, surgiu assim com naturalidade. A sua forma de estar simples e afável, levou a que a aceitação do convite para, de novo, vir proferir uma conferência a esta sua Academia, fosse espontânea. A escolha do tema por si decidido “Como o Mar fez Portugal” não podia ser mais certo e oportuno, em tempos de tantas hesitações quanto às prioridades estratégicas nacionais. Por tudo isto, a Academia de Marinha lhe está reconhecida e agradecida, Senhor Dom Manuel.

A pessoa do Senhor Dom Manuel Clemente, Cardeal Patriarca de Lisboa é de todos os presentes conhecida e admirada. Por isso, hoje, as presenças são em tão grande número, aproveitando esta ocasião para todos saudar, académicos e não académicos, presidentes de outras academias, almirantes, generais, convidados. Sejam todos bem-vindos à Academia de Marinha.

Não fará assim sentido trazer-vos detalhes do longo currículo do nosso convidado de hoje, mas apenas deixar alguns traços do seu percurso académico, por estarmos numa Academia.

O senhor Dom Manuel Clemente ingressou em 1973 no Seminário Maior de Cristo Rei dos Olivais. Em 1974 licenciou-se em história na Faculdade de Letras de

Lisboa. A partir de 1975 leciona História da Igreja na Universidade Católica Portuguesa, tendo-se formado em Teologia em 1979, na mesma universidade. Em 1992 doutorou-se em Teologia Histórica com a tese intitulada “Nas origens do apostolado contemporâneo em Portugal. A “Sociedade Católica” (1843-1853). Foi director do centro de Estudos de História Religiosa entre 2000 e 2007 da Universidade Católica.

Foi ainda coordenador de dois projectos de investigação financiados pela antiga Junta Nacional de Investigação Científica com os temas “Igreja e movimentos sociais: as organizações católicas em Portugal do século XX (1993–1995)” e “O movimento católico e a presença da Igreja na sociedade portuguesa (1996–1998)”.

É membro da Sociedade Científica da Universidade Católica, sócio correspondente da Academia Portuguesa da História e membro honorário da Academia de Marinha.

É longuíssima a lista de obras por si publicadas.

Senhor Dom Manuel, o nosso muito obrigado.

SESSÃO DE ENCERRAMENTO DOS TRABALHOS ACADÉMICOS COMO O MAR FEZ PORTUGAL...

Comunicação apresentada pelo académico
Dom Manuel Clemente, em 12 de dezembro

Começemos pelo óbvio, que o devia ser. Metade da nossa “fronteira” é marítima, e a restante mais fechou do que abriu. Naturalmente, pois apenas se cresce por contraste e o que havia na Península era demasiadamente igual. Fronteira marítima onde aportaram muitos e donde partimos tantos. Assentamentos pré-históricos de povos que vieram por mar e trouxeram novidades e os primeiros intercâmbios de artes e produtos. Muito antes de sermos país, fomos portos. E até o nome que depois tivemos também foi o de um porto: Portus Cale. No final do século XV abrimos o caminho marítimo para a Índia, mas há muito que éramos um porto frequentado do caminho marítimo geral, o que bordejava o Continente europeu. Trago aqui um elucidativo episódio, passado há um bom par de anos, aí por 1972, e narrado por uma estimada colega do curso de História da Faculdade de Letras de Lisboa: «Tive o privilégio muitas vezes causador de perplexidades para um aluno de História – de ter sido aluna do grande Vitorino Nemésio. Era a cadeira de Cultura Portuguesa, lecionada ao modo do célebre programa que o Professor detinha na televisão, o “Se bem me lembro”, e por isso tão interessante de frequentar quanto perturbadora na hora de fazer exame... Para além de tudo isto, recordo bem a aula em que ele nos perguntou o que escolheríamos se tivéssemos de caracterizar a Cultura Portuguesa. Enfim, e depois de alguma atrapalhão, muitas hipóteses e basta discussão, lá chegámos à resposta requerida: o que dá especificidade a cultura portuguesa é a sua relação com o mar»¹.

O nosso litoral pôde avançar duas centenas de quilómetros para o interior, como ficou desde então. Mas foi na praia, na «ocidental praia lusitana» (Camões) que se fez o país. A via litoral da assim chamada “Reconquista” trouxe nortenhos para o Sul, decisivamente nos séculos XII e XIII. Mas, ainda assim, seguiu um caminho antigo, pré-romano, romano e pós-romano, que o domínio árabe não desfizera. Ligava o Sul ao Norte, cruzando sucessivos rios nos portos em que desaguavam. E foi no maior deles que depois se implantou a capital. Naturalmente, litoralmente. A partir desses portos ensaiamos no comércio marítimo medieval o que a expansão faria depois em maior escala. Subia-se para a Inglaterra ou descia-se para Sevilha, muito antes de zarpar à costa de África. Era o prólogo marítimo da expansão, como também algum treino de hábitos e técnicas. É certo que Lúcio de Azevedo se referiu ao Portugal antigo como “monarquia agrária”.

¹ Margarida Garcez Ventura, “Portugal, uma ‘nação situada’. O mar na construção da identidade política de Portugal”. In *O Mar. Regresso ao futuro*, Ericeira, Mar de Letras, 2006, p. 47.

Mas outros, como Jaime Cortesão e António Sérgio, lembraram que há sinais claros de ocupação e exploração do litoral, transformando-nos, no dizer de J. Veríssimo Serrão, numa “monarquia agro-marítima”, que, justamente assim, garantiu a sua autonomia².

Em termos geográficos, Orlando Ribeiro já notara que a “Reconquista” fez a nossa primeira unidade, trazendo do Norte para o Sul gente, língua, usos e sentimentos, tudo confluindo num grande porto de mar que depois se tornou capital³. Para concluir: «Na posição do território está contido um destino: isolado na periferia do mundo antigo, numa nesga de chão em grande parte bravio e ingrato, coube ao Português o papel de pioneiro do mundo moderno. Não se limitou porém a indicar um caminho: afoitando-se por ele, deixou marcas da sua presença inscritas na terra de quatro continentes»⁴. Todavia, se o caminho por terra que permitiu a nossa primeira unidade era antigo e de algum modo previsível, o mesmo não acontecia com o caminho do mar, onde se fez e consolidou a segunda, como destino comum e expansivo. Aí aconteceu o que cantou a mais “marítima” das nossas poetisas: «... Aqui desceram as âncoras escuras / Daqueles que vieram procurando / O rosto real de todas as figuras / E ousaram – aventura a mais incrível - / Viver a inteireza do possível / Navegavam sem o mapa que faziam...»⁵.

E assim também, sempre do mar, emergiu um sentimento que se pode chamar “nacional”. Nacional porque brotou de algo comum e convivido. Para ser nacional, não basta nascer, como o étimo designa. É preciso conter, herdar e transmitir muito passado comum, como connosco realmente aconteceu com a expansão marítima, os seus sonhos e – talvez ainda mais – os seus reveses.

A terra onde voltávamos sustentava-se pelo mar e o que sobrava era eco de venturas e desventuras, marítimas em grande parte e assim propriamente nossas e distintas das dos outros. Se algo se esboçara por terra, ligando nortenhos e moçárabes, agora ainda mais, contrastando-nos com outros, insuspeitos. José Mattoso recorda que a expansão marítima nos fez encontrar muitos povos e civilizações, cujas diferenças externas – físicas, étnicas, culturais - reforçavam a nossa parecença interna. E conclui: «Perante essas diferenças, aquelas que opunham os minhotos aos alentejanos ou aos trasmontanos, os portugueses pobres aos portugueses ricos, os nobres aos clérigos, eram evidentemente menores. Estas diferenças evidenciavam o que os portugueses tinham em comum»⁶.

² Cf. *Ibidem*. E, mais à frente, p. 49: «Ao mesmo tempo que decorre este processo [Reconquista], e interagindo com ele, vão-se traçando as primeiras constantes da política externa portuguesa. Uma dessas constantes foi conseguir, quer através da guerra quer através da diplomacia, a valorização da posição geográfica de Portugal de modo a poder compensar a pressão da fronteira terrestre. No contexto do desenvolvimento comercial que se verifica a partir do século XII, assim como do tráfico marítimo originado pelas cruzadas, Portugal pôde, sempre que necessitou de aliados, apelar ao Papado e aos reinos do norte da Europa, sobretudo à Flandres, jogando com algo de grande importância que só ele detinha: uma longa linha de costa pejada de zonas portuárias».

³ Cf. Orlando Ribeiro, Portugal, *O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Sá da Costa, 1967, p. 141-142.

⁴ *Ibidem*, p. 160.

⁵ Sophia de Mello Breyner Andresen, “As ilhas”. In *Antologia*, Porto, Figueirinhas, 1985, p. 269-270.

⁶ José Mattoso, *A Identidade Nacional*, Lisboa, Fundação Mário Soares e Gradiva, 1998, p. 18.

Contactando com outros, sentimo-nos reflexamente nós próprios, e não necessariamente excludentes mas também inclusivos, no melhor dos casos. O mar fez-nos nação, com o sentido coletivo que o Romantismo deu à palavra. Partida ansiada ou forçosa, chegada quando acontecesse. De tudo isto se preencheu um sentimento que nos poderá definir, como justificação plausível do que pretendemos ser. Refiro-me a esse “labirinto” onde nos podemos perder ou reencontrar (Eduardo Lourenço), a saudade. E é ainda em José Mattoso que encontramos uma sugestiva consideração: «As ruturas familiares e afetivas e os desenraizamentos trazidos pela emigração [ultramarina] tornaram-se demasiado recorrentes para deixarem de imprimir traços profundos na mentalidade de todos os que os viveram direta ou indiretamente. Quem lutava contra a penúria, a fome ou a exploração, tinha de colocar a esperança num além ou num amanhã situados num espaço ou num tempo imaginários. [...] Daí a angústia de abraçar o nada ou de arriscar a morte. A necessidade de escolher: ficar ou partir. Para quem não queria arriscar, ir ficando, mas com a alma a sonhar evasões. Para quem partia, a saudade da terra e da família. Não há dúvida que esta experiência tão comum, renovada século após século, sublimada em narrativa, poesia, romance ou ensaio, se tornou fonte de inspiração corrente na literatura portuguesa»⁷. Também por isso o nosso mais reconhecido autor “saudosista” escreverá assim, tanto pelo mar, como por si próprio, como talvez pelo país: «Ó saudade do Mar! Divina Imagem aparecendo, ao longo dos sonoros litorais, a tua brumosa túnica flutua nas borrascas, e o teu gesto é de alva espuma... E as lágrimas sobem-me aos olhos, pondo-me em contacto de água com o mar... E sou erma praia, que misteriosas lágrimas banham... Vejo-as rolar dos longes do meu ser, lá sempre donde é sempre noite... Ó mar noturno, à luz da lua! Verdes ondas cintilando recordações...»⁸.

E hoje, “retornados” ao chão europeu, que faremos do mar – ou que deixaremos o mar fazer de nós? Antes de mais, inquestionavelmente, ele aí está e as ondas continuam a marulhar-nos nas praias. A antiga expansão marítima fez-se com doses iguais de aventura e de estudo. Acontecerá agora com doses semelhantes de imaginação criativa e investigação aplicada. Citando um autor contemporâneo: «Portugal e os portugueses têm no Atlântico um campo imenso de projeção de influência e dinamização de iniciativas capazes de redimensionar a nossa política externa, associando-a ao nosso comércio, à inovação, à ciência e à posição geográfica, pelo conhecimento do terreno, pelos laços históricos de proximidade cultural, pela língua comum com muitos destes Estados [atlânticos], pela facilidade de comunicação com os demais em castelhano, inglês ou francês, pelos interesses económicos partilhados, pela boa rede de contatos políticos, empresariais e militares, mesmo em comparação com outros países de maior dimensão e de maior pujança

⁷ *Ibidem*, p. 106.

⁸ Teixeira de Pascoaes, *O mar e a noite*. Cit. por Manuel Clemente, “O mar: uma voz religiosa”. In *O mar. Regresso ao futuro*, Ericeira, Mar de Letras, 2006, p. 68.

económica»⁹. Na *Mensagem* de Fernando Pessoa, podemos “ouvir” com D. Dinis: «... um silêncio múrmuro consigo: / E o rumor dos pinhais que, como um trigo / De Império, ondulam sem se poder ver / [...] E a fala dos pinhais, marulho obscuro, / É o som presente desse mar futuro, / É a voz da terra ansiando pelo mar.» Permita-me o poeta terminar estas linhas trocando-lhe o verso. Não será «a voz da terra ansiando pelo mar», será agora «a voz do mar ansiando pela terra», ou seja, por nós, que no “nosso” Atlântico temos tanto para descobrir doutra maneira, com outra aplicação e outro ganho. Por nós, que reencontrando o mar, nos poderemos reencontrar a nós próprios, também como destino comum, entre o sonho e a tarefa. Ou como cantou António Ramos Rosa: «Eu amo esta pátria que se projeta no futuro / porque ela não pode conter em si o ímpeto do seu génio / nem a maré em que lateja um novo mundo»¹⁰.

Permito-me ainda um enunciado luso-marítimo, como mera alusão: Não seríamos Portugal sem descer por terra até Lisboa e além do Tejo. Mas foi por mar que vieram os cruzados que possibilitaram a tomada da cidade em 1147.

Foi do mar que nos chegou a metade materna da segunda dinastia, provinda de Inglaterra (a primeira chegara por terra, da Borgonha, com o Conde D. Henrique). Foi a contribuição pessoal e geracional que se chamou Dona Filipa de Lencastre – que na *Mensagem* de Pessoa ressurgirá como «Humano ventre do império, / Madrinha de Portugal!».

Foi por mar que a Expansão nos garantiu depois, nada se conseguindo no sentido da terra, em casamentos com princesas castelhanas, que nem a D. Manuel, nem a D. João III proporcionaram um trono ibérico para os respetivos filhos. Antes pelo contrário, foi Espanha que nos ganhou por uns tempos, com Filipe I, neto materno de D. Manuel... Para quase nos perder no mar logo depois, com a “invencível armada” (1588), tão depressa afundada. Foi por mar que Portugal se expandira para muito longe. Quando mais perto, quase nos perdemos em Alcácer Quibir (1578) - e uma das razões foi o afastamento da costa... Foi por mar que a Restauração se sustentou, pois dificilmente o conseguiria sem o Brasil, já pouco sobrando no Oriente e pouco havendo em África. Do Brasil regressou António Vieira, profeta da Restauração, como depois a matéria para tanto esplendor barroco. Foi por mar que Portugal sobreviveu a Napoleão, na transferência da corte para o Rio (1808). Como foi por mar que o liberalismo desembarcaria definitivamente (1832), para embarcar de novo na segunda metade de Oitocentos na ocupação africana que perdurou até 1975. “Heróis do mar” nos cantamos nós, *n’A Portuguesa*. – Nostalgia ou desígnio?

⁹ Bernardo Pires de Lima, *Portugal e o Atlântico*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2016, p. 92.

¹⁰ Cit. por Manuel Clemente, “o mar: uma voz religiosa”, p. 70.

