



MEMÓRIAS

VOLUME XXXV

LISBOA – 2012

ISBN: 972-781-088-8

Depósito Legal: 272356/08

Execução gráfica: Instituto Hidrográfico, Lisboa

Impressão e acabamento:

Índice

Cargos estatutários	VII
Vida académica	VIII
Assembleia dos Académicos	XIII
Sessões na Academia	
18 JAN Organização Superior de Defesa Nacional António Silva Ribeiro	3
25 JAN As Forças Armadas e o Terrorismo José Augusto de Brito	43
15 FEV O Almirante Marquês de Nisa: o Homem e o seu Tempo Jorge Moreira da Silva	59
22 FEV O Sigilo nos Descobrimentos Portugueses * Hernâni Amaral Xavier	
8 MAR Da importância de Diu nos textos Quinhentistas Portugueses Ana Paula Avelar	81
22 MAR A Questão Cristóvão Colón e a sua actualidade para Portugal João Brandão Ferreira	93
5 ABR Sessão solene de Homenagem à Memória do Comandante Raul de Sousa Machado António Ferraz Sacchetti, Luís Roque Martins e José Martins e Silva	119
12 ABR O Corso Berberesco nos séculos XVI e XVII e a sua acção sobre o comércio atlântico português Jorge Semedo de Matos	137

20 ABR	Lançamento do livro <i>Os Navios de Portugal na Grande Armada</i>, de Augusto Salgado** Francisco Contente Domingues	
26 ABR	Mar, Pena e Espada no percurso de Diogo de Sá Ana Cristina da Costa Gomes	157
3 MAI	Faróis e Balizagem portuária no Mundo Romano Vasco Gil Mantas	177
31 MAI	Apresentação do livro <i>Counterinsurgency in Africa. The Portuguese way of war 1961-74</i>, de John Cann Renato Marques Pinto e João Brandão Ferreira	223
2 JUN	Lançamento do livro <i>A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão. Campanhas Navais, 1807-1823. Vol.II: A Armada e o Brasil</i>, de J. Rodrigues Pereira António Ferraz Sacchetti e José Rodrigues Pereira	231
21 JUN	Sessão solene de entrega do prémio “Almirante Teixeira da Mota” 2004 ao Comandante Luís Sardinha Monteiro Recordações da reocupação de Timor. 1945 Armando Saturnino Monteiro	241
5 JUL	Lançamento de <i>A Guerra da Sucessão – D. Pedro e D. Miguel, de Charles Napier</i>, com introdução de António Ventura José Rodrigues Pereira	261
	Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus Além-mar: presença, funções e morte Augusto Moutinho Borges	267
27 SET	Avelino Teixeira da Mota, Ajudante de Campo do Governador da Guiné Portuguesa (1945-1947) Carlos Baptista Valentim	287
11 OUT	Pero de Alenquer (Séc. XV): o precursor da ciência náutica aplicada com consciência inter-hemisférios José Caro Proença	317

18 OUT		
	Treino de mar: um desafio de interesse para a juventude?	339
	José Castanho Paes	
26 OUT a 28 OUT		
	IX SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA	
	Programa	352
	SESSÃO SOLENE DE ABERTURA	
	Alocação do Presidente da Academia , António Ferraz Sacchetti	355
	CONFERÊNCIA DE ABERTURA	
	As defesas do Estado Português da Índia ao tempo de D. Francisco de Almeida , Pedro Dias	358
	Relatório e Conclusões , Carlos Manuel Valentim	375
	CONFERÊNCIA DE ENCERRAMENTO	
	A herança de D. Manuel e de D. Francisco de Almeida: a fundação do “Estado da Índia”, entre o comércio e a aspiração imperial	382
	José Manuel Garcia	
8 NOV		
	SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO SEMINÁRIO “PESCAS E COMUNIDADES RIBEIRINHAS”	
	Alocação do Presidente da Academia , António Ferraz Sacchetti	405
	Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar , Miguel Sequeira	407
	Alocação do Secretário de Estado Adjunto da Agricultura e Pescas , Luís Medeiros Vieira	412
14 NOV		
	Sessão solene de lançamento do livro <i>Relatório do Comandante do contratorpedeiro Lima, de 15 a 31 de Janeiro de 1943</i> , de Manuel Sarmento Rodrigues	415
	José Leiria Pinto e Manuel Leal Vilarinho	
22 NOV		
	Lançamento do livro <i>O Cabo da Boa Esperança e o Espólio Náutico Submerso</i> , de José Malhão Pereira	429
	O projecto de itinerário arqueológico subaquático do <i>Clipper Pedro Nunes (ex Thermopylae)</i>	437
	Augusto Alves Salgado	
13 DEZ		
	Os magníficos canhões da Ilha de Malta	459
	Nuno Valdez dos Santos	

6 DEZ

Lançamento do livro *The Portuguese DGPS Network*, de Luís Sardinha Monteiro**

José Torres Sobral

Nelson e Napoleão – o problema do domínio do mar numa Europa em conflito**

Jorge Semedo de Matos

13 DEZ

Os magníficos canhões da Ilha de Malta

459

Nuno Valdez dos Santos

Lançamento dos livros

De Goa a Pangim: Memórias tangíveis das capitais do Estado Português da Índia

e

***O Urbanismo e a Arquitectura Portuguesa em Macau. 1557-1911*,
de Pedro Dias**

José Manuel Garcia e José Amado Mendes

* A publicar oportunamente face à extensão do texto apresentado.

** Não publicado neste volume por falta do texto.

Titulares dos cargos estatutários da Academia de Marinha em 2005*

Presidente

Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

Presidente da Classe de História Marítima

Professor Doutor Francisco Contente Domingues, a partir de 19 de Julho **

Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências

Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito

Secretário-geral

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

Secretário da Classe de História Marítima

Dr. João Abel da Fonseca

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

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

* Eleição na Assembleia dos Académicos de 6 de Novembro de 2003, homologada em 13 de Novembro de 2003 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (OA1 49/26-11-2003).

** Nomeado na Ordem de Serviço nº4/2005, de 5 de Maio de 2005, homologada em 6 de Maio de 2005 por Despacho do Almirante CEMA, tomou posse em 19 de Julho.

Vida Académica

Sessão Cultural Conjunta com o ICEA

Em 23 de Abril teve lugar a 1.ª Sessão Cultural Conjunta da Academia de Marinha com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica (ICEA), concretizando assim o estabelecido no protocolo de colaboração oportunamente celebrado entre as duas instituições.

O evento, que decorreu no Auditório da Casa da Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, foi subordinado ao tema *O Mar*.

Depois das palavras de abertura proferidas pelo Presidente do ICEA, Dr. José Viegas Freitas, foi apresentada a conferência de abertura “A dimensão marítima e estratégica de Portugal na Idade Média”, pela académica Margarida Garcez.

Após o almoço de convívio, no Hotel Vila Galé da Ericeira, foram apresentadas as comunicações “Tratado de Chinfuma e a corveta Rainha de Portugal”, pelo académico João Abel da Fonseca, e “Rhymes, Roles, Saints, Songs: notas sobre Literatura e Religião nas Viagens Portuguesas”, pelo académico K. David Jackson, seguidas de debate.

Os participantes tiveram em seguida o ensejo de assistir a um breve interlúdio musical.

A conferência de encerramento, intitulada “Pensamento estratégico português no dealbar da Idade Moderna”, foi apresentada pelo Presidente da Academia de Marinha, Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti.

No final, os presidentes das duas instituições congratularam-se pelo êxito da 1.ª Sessão Cultural Conjunta ICEA/AM, anunciando que a 2.ª edição teria lugar na Academia de Marinha no ano imediato.

IX Simpósio de História Marítima

Com vista à preparação dos temas a incluir na nona edição do Simpósio de História Marítima, decorreu em 5 de Maio uma mesa redonda na Biblioteca Teixeira da Mota, sob a presidência do Almirante Ferraz Sacchetti, e constituída pelos seguintes académicos: Ana Paula Avelar, Carlos Valentim, Caro Proença, Cyrne de Castro, Gomes Pedrosa, João Abel da Fonseca – que secretariou –, José Manuel Garcia, Leiria Pinto, Malhão Pereira, Pereira Gonçalves, Rodrigues Pereira, Semedo de Matos e Valdez dos Santos.

O Simpósio, que decorreu entre 22 e 24 de Outubro, foi subordinado ao tema *D. Francisco de Almeida – 1.º Vice-Rei Português*, tendo as respectivas Actas sido publicadas oportunamente. Nestas Memórias, para além do índice das Actas,

incluem-se a alocução do Presidente, as conferências inaugural e de encerramento, e o relatório final.

Esta nona edição do Simpósio de História Marítima teve o apoio mecenático do Banco Espírito Santo.

Dia da Marinha

A Academia de Marinha participou na Exposição Comemorativa do Dia da Marinha, que decorreu de 19 a 29 de Maio na Figueira da Foz.

Entrega do Prémio “Almirante Teixeira da Mota/2004”

Em Sessão Solene presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, no dia 21 de Junho foi entregue o *Prémio Almirante Teixeira da Mota/2004* ao académico Luís Nuno Sardinha Monteiro, pelo trabalho *The Portuguese DGPS Network*.

Tomada de posse do novo Presidente da Classe de História Marítima

Em 19 de Julho, no seguimento da nomeação pelo Presidente da Academia de Marinha de 5 de Maio de 2005, homologada pelo Almirante CEMA no dia seguinte, tomou posse do cargo de Presidente da Classe de História Marítima o Professor Doutor Francisco Contente Domingues.

A cerimónia decorreu no gabinete do Presidente, na presença do Conselho Académico, dos oficiais que prestam serviço na Academia, e de outros académicos que puderam estar presentes.

O Secretário-geral leu os termos da posse, tendo sido assinado o respectivo livro.

Seguidamente, o Almirante Ferraz Sacchetti proferiu algumas palavras alusivas ao acto, agradecendo ao Prof. Doutor Contente Domingues a disponibilidade para assumir o cargo e desejando-lhe todo o sucesso no exercício das suas novas funções.

O Presidente da Classe de História Marítima usou então da palavra, referindo-se ao quanto se sentia honrado em assumir o cargo, tanto mais que no passado tinha sido desempenhado pelo “saudoso Professor Luís de Albuquerque”, seu “prestigiado Mestre”.

No final da breve cerimónia, o novo Vice-presidente da Academia de Marinha foi cumprimentado pelos presentes.

Dia Nacional e Mundial do Mar

Em 8 de Novembro decorreu na Academia uma Sessão Solene integrada nas Comemorações do Dia Nacional e Mundial do Mar.

Presidido pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, Dr. Manuel Lobo Antunes, em representação do Ministro da Defesa Nacional, o Seminário teve como oradores o Presidente da Academia de Marinha, o Eng. Armando de Jesus Sequeira e o Secretário de Estado Adjunto da Agricultura e das Pescas, Dr. Luís Medeiros Vieira.

Condecoração do Vice-almirante Ferraz Sacchetti

O Presidente da Academia de Marinha, Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti, foi condecorado pelo Almirante CEMA com a Medalha Naval de Vasco da Gama, em 14 de Novembro.



Assembleias de Académicos

Em 30 de Novembro decorreram duas Assembleias de Académicos: a primeira para aprovação do Relatório e Contas 2005 e do Programa 2006, os quais foram aprovados por unanimidade; a segunda para eleição de novos membros, sendo em anexo apresentado o resultado.

Sessão solene evocativa do Terramoto de 1755

Em 18 de Dezembro decorreu na Academia das Ciências de Lisboa uma Sessão solene evocativa do 250.^o aniversário do Terramoto de 1755, sob a presidência do Ministro da Ciência e Ensino Superior, Prof. Doutor Mariano Gago, e que contou com a participação de todas as todas academias nacionais, a Sociedade de Geografia de Lisboa e a Academia de Marinha.

Integrando a Mesa da Presidência esteve o Presidente da Academia de Marinha, Vice-almirante António Ferraz Sacchetti.

Em representação da Academia de Marinha, em 2007 o académico Nuno Valdez dos Santos viria a apresentar na Academia das Ciências de Lisboa, no Colóquio realizado no âmbito daquela evocação, a comunicação “O Tejo e o Terramoto de 1755”.

Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues/2005”

Atribuído ao trabalho *O contributo português na definição das rotas do Pacífico, no séc. XVI. A viagem de Sebastião Rodrigues Soromenho*, da Mestre Carla Delgado de Piedade.

Lançamento de livros

Os Navios de Portugal na Grande Armada, do académico Alves Salgado, em Abril;

The Portuguese DGPS Network, de Luís Sardinha Monteiro, em Abril;

Contra-subversão em África, do académico John Cann, em Maio;

A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão – Campanhas Navais 1807-1823, vol.

II: A Armada e o Brasil, do académico Rodrigues Pereira, em Junho;

A Guerra da Sucessão – D. Pedro e D. Miguel, de Charles Napier, com prefácio de António Ventura, em Julho;

Fernão de Magalhães – para além do fim do mundo. A magnífica odisseia da viagem de circum-navegação, de Laurence Bergreen, em Julho, na Sociedade de Geografia de Lisboa;

Relatório do Comandante do Contratorpedeiro Lima de 15 a 31 de Janeiro de 1943, do Capitão-tenente Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, em Novembro, com a presença do Almirante CEMA e a participação da Família do Alm. Sarmiento Rodrigues;

De Goa a Pangim: Memórias tangíveis das capitais do Estado Português da Índia e O Urbanismo e a Arquitectura Portuguesa em Macau. 1557-1911, do académico Pedro Dias

O Cabo da Boa Esperança e o espólio náutico submerso, do académico Malhão Pereira, em Novembro.

Sessões realizadas

Ao longo do ano foram realizadas 16 sessões ordinárias e cinco sessões solenes na Academia, e uma sessão conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, na Ericeira. Os textos das conferências apresentadas encontram-se no corpo destas Memórias, excepto nos casos em que não foi possível a sua entrega por parte dos autores.

Académicos falecidos

Raul de Sousa Machado (ALC)
Richard Harold Greenwood (ALC)
Theodore Monod (HM)
José Pedro Machado (HM)
Charles Martial de Witte (HM)
Kenneth Gordon McIntyre (HM)
Leandro G. Tocantins (HM)
Arlindo Barbosa Henriques (ALC).

Assembleia dos Académicos

30 de Novembro de 2005

NOVOS MEMBROS

Efectivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Mário César Flores

Correspondentes da Classe de História Marítima

Jill Dias

António Martins do Vale

Jorge Manuel Flores

Aurélio de Oliveira

João Marinho dos Santos

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

Henrique Souto

Carlos Pereira da Silva

José Baião do Nascimento

Associados da Classe de História Marítima

John P. Cann (EUA)

K. David Jackson (EUA)

Jacques Paviot (França)

István Rákóczi (Hungria)

Associados da Classe de Artes, Letras e Ciências

Alain Miossec (França)

K. S. Mathew (Índia)

SESSÕES DA ACADEMIA

ORGANIZAÇÃO SUPERIOR DE DEFESA NACIONAL

Comunicação apresentada pelo Académico

António Silva Ribeiro, em 18 de Janeiro

1. INTRODUÇÃO

Qualquer conferência que se destine a abordar o pensamento estratégico nacional no período que compreende o início da terceira República à actualidade, tem de lidar com uma dificuldade fundamental: a definição do objecto susceptível de tratamento no tempo disponível.

Cingi o tema ao que considero verdadeiramente essencial no período estudado. Assim, em primeiro lugar evidencio as linhas gerais do pensamento estratégico que presidiram às transformações organizacionais ocorridas na sequência do golpe militar de 25 de Abril de 1974. Em seguida, coloco ênfase nas linhas gerais de pensamento estratégico que provocaram a evolução organizacional, em sequência da publicação de Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas, em Dezembro de 1982.

Tudo aquilo que se passou em termos das repercussões do pensamento estratégico nacional na organização da defesa, desde então à actualidade, sendo importante, não se pode comparar com a riqueza do período tratado. Pois isso, o escolhemos para o objecto da nossa conferência.

2. TRANSFORMAÇÕES DE ABRIL

Em 25 de Abril de 1974 o regime de Marcello Caetano foi derrubado por um golpe militar e ficou aberto o caminho para a estruturação de um Estado democrático em Portugal e para a independência das colónias, com a consequente alteração dos objectivos da política de defesa nacional. Neste quadro, começaram a surgir novos instrumentos legais que alteraram a distribuição de competências e até a própria estrutura decisória de defesa nacional.

No programa do Movimento das Forças Armadas (MFA), difundido em 26 de Abril de 1974, que assumiu a dignidade de Lei Constitucional n.º 1/74, de 30 de Abril, foi previsto o exercício do poder político por uma Junta de Salvação Nacional (JSN) até à formação, a curto prazo, de um governo provisório civil. A JSN podia decretar medidas para a reorganização e saneamento das Forças Armadas e militarizadas, e medidas para extinção imediata da Direcção Geral de Segurança, da

Legião Portuguesa e das Organizações Políticas da Juventude¹. De entre os membros da JSN deveria ser escolhido o Presidente da República, com poderes semelhantes aos da Constituição de 1933. Caber-lhe-ia, entre outros aspectos, nomear o Governo Provisório Civil. Os restantes membros da JSN assumiriam as chefias militares.

A Lei n.º 3/74, de 14 de Maio, ao definir a estrutura constitucional transitória que regeu a organização política do país até à entrada em vigor da Constituição Política de 1976, pôs fim ao curto período de três semanas em que a instituição militar dispôs de poderes ditatoriais. Manteve transitoriamente em vigor a Constituição de 1933, em tudo o que não contrariava o programa do MFA. Porém, as suas disposições foram reduzidas, a partir de Julho de 1974, por legislação produzida pelo Conselho dos Chefes dos Estados-Maiores das Forças Armadas (Lei n.º 4/74, de 1 de Julho), pela Junta de Salvação Nacional (Lei n.º 3/75, de 19 de Fevereiro) e pelo Conselho da Revolução (Lei n.º 5/75, de 11 de Março). Nos termos da Lei n.º 3/74, de 14 de Maio, passaram a ser considerados órgãos de soberania a Assembleia Constituinte, o Presidente da República, a Junta de Salvação Nacional, o Conselho de Estado, o Governo Provisório e os Tribunais. Desta lei e, no âmbito da análise à distribuição de competências de defesa nacional, realça-se que ao Presidente da República competia: dirigir a política externa do Estado, concluir acordos e tratados internacionais (Art.º 7.º, Parág. 9.º); exercer o cargo de Comandante Supremo das Forças Armadas (Art.º 7.º, Parág. 10.º); ouvido o Conselho de Estado, declarar o estado de sítio (Art.º 7.º, Parág. 12.º). À JSN incumbia escolher o Presidente da República e os chefes militares (Art.º 10.º, Parág. 2.º). O Conselho de Estado² sancionava os diplomas do Governo Provisório, respeitantes à organização de defesa nacional e à definição dos deveres dele decorrentes (Art.º 13.º, Parág. 2.º). Relativamente à evolução do normativo da estrutura decisória de defesa nacional importam, sobretudo, os seguintes artigos:

Art.º 19.º, no n.º 1 estabelece a independência da estrutura das Forças Armadas relativamente à estrutura do Governo Provisório; no n.º 2 estabelece que o Ministro da Defesa Nacional apenas se ocuparia da ligação entre as Forças Armadas e o Governo;

Art.º 20.º, define a posição hierárquica do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas na função pública, com categoria idêntica à do Primeiro Ministro;

Art.º 21.º, atribui funções políticas aos chefes dos três Ramos, que passam a desempenhar todas as funções até aí correspondentes às dos ministros das pastas militares, com excepção das de natureza exclusivamente civil;

¹ Extintos pelo Decreto-Lei n.º 171/74, de 25 de Abril.

² Viria a ser formado em 31 de Maio de 1974.

Art.º 22.º, define a competência e a constituição do Conselho Superior de Defesa Nacional, com a atribuição de concertar a política e a acção da defesa nacional.

Da análise à referida Lei importa realçar os seguintes aspectos:

Ao Conselho de Estado são atribuídas funções de direcção da defesa nacional, nomeadamente através do sancionamento dos diplomas do Governo nessa área;

A independência entre a estrutura das Forças Armadas e a estrutura do Governo Provisório permite que a política e a estratégia militar se confundam nos mesmos titulares, o que é confirmado no Art.º 20.º, com a definição da categoria do CEMGFA idêntica à do Primeiro-Ministro, e no Art.º 21.º, com a atribuição de funções políticas aos chefes dos três Ramos das Forças Armadas;

Ao Conselho Superior de Defesa Nacional é atribuída a missão de concertar a acção política e estratégica do Estado, o que reflecte, de certa forma, tarefas de coordenação e de execução (Art.º 22.º). Por isso, a sua natureza era a de uma espécie de comissão mista Governo-Forças Armadas³.

A Lei n.º 4/74, de 1 de Julho, determinou que fosse da competência do Conselho dos Chefes dos Estados-Maiores das Forças Armadas⁴ o exercício de funções legislativas sobre matérias que respeitassem à estrutura e organização das Forças Armadas, bem como a assuntos internos das mesmas, ou que tivessem como únicos destinatários militares ou civis integrados na organização militar. Desta forma, ficou materializada a independência das Forças Armadas relativamente ao Governo Provisório.

O Decreto-Lei n.º 400/74, de 29 de Agosto, clarifica a articulação e as atribuições dos órgãos supremos das Forças Armadas. Para esse efeito, definiu as competências e a organização inerente ao apoio às actividades do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, do Conselho de Chefes dos Estados-Maiores das Forças Armadas (CCEM) e do Estado-Maior-General das Forças Armadas (EMGFA). Deste diploma importa salientar o conteúdo dos seguintes artigos:

Art.º 1.º estabelece a dependência hierárquica e a competência genérica do CEMGFA;

Art.º 2.º estabelece a dependência hierárquica e a competência dos Chefes de Estado-Maior dos Ramos das Forças Armadas;

Art.º 3.º define a dependência hierárquica e a constituição do CCEM;

³ Nunca chegou a reunir, provavelmente devido a esta estranha natureza.

⁴ Composto pelo CEMGFA e pelos CEM dos Ramos das Forças Armadas, podendo ser presidido pelo Presidente da República, quando este o julgasse conveniente.

Art.º 7.º estabelece as competências específicas do CEMGFA;
Art.º 9.º estabelece as competências do CCEM;
Art.º 11.º integra no EMGFA os organismos do antigo Secretariado--Geral de Defesa Nacional.

Da análise ao texto do Decreto-Lei realçam-se os seguintes aspectos:

O CEMGFA, na dependência exclusiva do Presidente da República, é o responsável pela direcção do emprego das Forças Armadas, tem categoria idêntica à de Primeiro-Ministro e sucede-lhe imediatamente na hierarquia da função pública. Para além disso, herda as competências de natureza militar do Presidente do Conselho e é responsável pela preparação dos assuntos de natureza militar que são submetidos à decisão do CSDN e do CCEM. Verifica-se, assim, uma certa autonomização da política de defesa militar relativamente às restantes políticas públicas. Nas suas competências incluem-se a orientação e coordenação das actividades de informações nas Forças Armadas.

O CCEM depende do Presidente da República e tem como missão orientar e coordenar a política de defesa nacional, de onde se depreende que, àquela data, esta política permanece essencialmente militar, o que é compreensível dado que o ultramar ainda existia. Este aspecto é reforçado pelas competências do CCEM, de onde se destaca a elaboração de directivas para a realização da política de defesa aprovada em CSDN.

O EMGFA foi recriado na dependência do CEMGFA, com funções de estudo, planeamento e execução. A sua estrutura orgânica foi constituída pelo Estado-Maior-Coordenador organizado em divisões pela Direcção--Geral de Planeamento e Administração e pelos órgãos de apoio geral.

A Lei n.º 5/75, de 14 de Março, rectificada em 21 de Março de 1975, extinguiu a Junta de Salvação Nacional e o Conselho de Estado, criou o Conselho da Revolução e instituiu a Assembleia do Movimento das Forças Armadas⁵, que integrou o

⁵ A institucionalização do MFA, que contrariava o espírito do Programa do MFA de 1974, desregulou o frágil equilíbrio político-militar existente e teve consequências nefastas na normalização da vida política em Portugal. As suas competências e composição foram reguladas pelo Decreto-Lei n.º 184-A/75, de 3 de Abril, nos seguintes termos: elaborar, discutir e aprovar propostas a apresentar ao Conselho da Revolução sobre as matérias da competência deste; analisar a evolução política da vida nacional e sobre a mesma emitir pareceres; apreciar os actos do Conselho da Revolução praticados no exercício das suas atribuições; elaborar e aprovar o seu regimento interno; retirar o mandato a qualquer dos seus membros, exceptuando o Presidente da República, nos termos do regimento que veio a ser aprovado. Era constituída por 240 representantes dos três Ramos das Forças Armadas, sendo 120 do Exército, 60 da Armada e 60 da Força Aérea. Os representantes foram escolhidos dentro de cada Ramo, incluindo oficiais, sargentos e praças.

Conselho da Revolução⁶, ao qual foram conferidas as atribuições que competiam aos órgãos extintos⁷ e, ainda, os poderes legislativos que competiam ao CCEM⁸. Esta Lei surgiu na sequência dos acontecimentos do 11 de Março de 1975, que levaram à tomada de posições cada vez mais radicais do Partido Comunista e da extrema esquerda, bem como dos seus simpatizantes nas Forças Armadas. Em consequência, o MFA adoptou medidas firmes, no sentido de serem alcançados, o mais rapidamente possível, os objectivos constantes do seu programa. Em 13 de Abril de 1975 foi assinada a 1.ª Plataforma de Acordo Constitucional, que atribuiu ao Presidente da República as funções de Comandante Supremo das Forças Armadas. Ao Conselho da Revolução incumbiam amplas funções: apreciar e sancionar os diplomas legislativos da Assembleia ou do Governo que, entre outros aspectos, respeitassem às relações externas ou à organização da defesa nacional e definição dos deveres dela decorrentes; exercer competência legislativa em matéria militar; autorizar o Presidente da República a fazer a guerra e a paz, a declarar o estado de sítio e a pronunciar-se sobre todas as emergências graves para a vida da nação. Relativamente ao Governo, o diploma referia que o Ministro da Defesa Nacional deveria ser da confiança do MFA, devendo a sua nomeação ser precedida de audição do Conselho da Revolução. A Assembleia Legislativa estava impedida de legislar no âmbito militar. Todavia, em caso de declaração do estado de sítio, este não poderia prolongar-se para além de trinta dias sem a sua ratificação. O Acordo previa a criação de uma Assembleia do Movimento das Forças Armadas, que participaria no colégio eleitoral do Presidente da República. Nas disposições transitórias do documento e, sobre as Forças Armadas, era referido que, no período de transição, o poder militar se manteria independente do poder civil. Relativamente a esta distribuição de competências em matéria de defesa nacional, o Conselho da Revolução possuía um papel preponderante, devido à natureza dos seus poderes legislativos, distintos dos que estavam atribuídos à Assembleia Legislativa e ao Governo. Porém, o aspecto mais relevante da 1.ª Plataforma do Acordo Constitucional, em termos da evolução da estrutura decisória de defesa nacional, é o facto de ter sido estipulado o princípio da legitimidade revolucionária a par da legitimidade democrática resultante do sufrágio universal, o que conferiu ao MFA um papel

⁶ O Conselho da Revolução integrava: Presidente da República; Chefe e Vice-Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas; Chefes dos Estados-Maiores dos três Ramos das Forças Armadas; Comandante-Adjunto do COPCON; Comissão Coordenadora do programa do MFA; nove elementos a designar pelo MFA (5 do Exército, 2 da Marinha e 2 da Força Aérea); todos os membros da extinta JSN; o Primeiro-Ministro, caso fosse militar.

⁷ Os poderes constituintes, até então pertencentes ao Conselho de Estado, só se manteriam no Conselho da Revolução até à promulgação da nova Constituição (Art.º 6.º, 2).

⁸ Esta Lei seria ratificada dias mais tarde, a 21 de Março de 1975, para, entre outros aspectos, aumentar de 8 para 9 o número de elementos a designar pelo MFA, o que dava maioria absoluta (5) aos representantes do Exército, e alargar os poderes legislativos do Conselho da Revolução para as necessárias reformas de estrutura da economia portuguesa.

tutelar sobre o sistema político para os três anos seguintes, que incluía o direito de participar na escolha do futuro Presidente da República e garantia a independência das Forças Armadas relativamente ao Governo. A 1.^a Plataforma do Acordo Constitucional foi imposta aos partidos políticos, que a aceitaram como um mal menor face ao interesse que tinham na realização de eleições para a Assembleia Constituinte, um passo essencial à democratização do regime.

Embora a 1.^a Plataforma de Acordo Constitucional tenha sido assinada pelos principais partidos políticos, o seu conteúdo foi logo questionado na Assembleia Constituinte. Primeiro, em 7 de Agosto de 1975, o Professor Freitas do Amaral propôs a renegociação do acordo, no que foi secundado, a 8 de Novembro, pelo Professor Sottomayor Cardia. Depois do 25 de Novembro, o PS e o PSD propuseram negociações com os militares, o que seria aceite, a 11 de Dezembro, pelo Conselho da Revolução. A Lei n.º 17/75, de 26 de Dezembro, estabeleceu as bases fundamentais para a reorganização das Forças Armadas. Do seu conteúdo constam determinações/princípios relativos à constituição, modo de actuação, papel dos quadros permanentes, dependência hierárquica, apartidarismo político, coesão e disciplina, e tipo de comando. Sendo aspectos relevantes, que facilitaram a adaptação das Forças Armadas aos requisitos dos regimes democráticos, em nada contribuíram para a formulação ou coordenação da política de defesa nacional, excepto no que se refere ao facto de o MFA ter deixado de ser considerado um movimento a persistir na cena política nacional, para adquirir o papel de inspiração, com cujo espírito do programa se identificam as Forças Armadas. O impacto político das posições expressas na Lei n.º 17/75, de 26 de Dezembro, foi enorme, pelo que os deputados à Assembleia Constituinte iniciam logo o debate da necessária adequação aos novos tempos, através da elaboração da 2.^a Plataforma de Acordo Constitucional⁹, assinada em 26 de Fevereiro de 1976. Destinava-se a vigorar num período de transição de quatro anos, previsto para a normalização da estrutura das Forças Armadas. Do seu conteúdo realça-se a eliminação dos órgãos de poder político-militar criados pelo processo revolucionário, nomeadamente a Assembleia do Movimento das Forças Armadas¹⁰, as Assembleias de Delegados, as Comissões de Soldados e o COPCON. A eleição do Presidente da República foi estabelecida por sufrágio universal, directo e secreto¹¹, e o exercício do poder político foi conferido aos partidos. Quanto à distribuição das competências de defesa nacional, ao Presi-

⁹ Este documento constituiu um recuo das Forças Armadas relativamente ao estipulado na 1.^a Plataforma de Acordo Constitucional. Como foi assinado num clima de maior estabilidade, manteve a existência de uma fase transitória do Conselho da Revolução, com poderes mais limitados e como órgão auxiliar do Presidente da República e órgão legislativo em matéria militar. O MFA foi remetido ao papel de salvaguarda das instituições democráticas, deixando o de motor da revolução.

¹⁰ Que funcionaria como árbitro do processo de democratização até à realização de eleições.

¹¹ Na 1.^a Plataforma do Acordo Constitucional o Presidente da República era eleito por um Colégio Eleitoral constituído pela Assembleia do MFA e pela Assembleia Legislativa.

dente da República incumbia: o comando supremo das Forças Armadas; declarar a guerra e fazer a paz e declarar o estado de sítio e de emergência mediante autorização do Conselho da Revolução. A Assembleia Legislativa teria de ratificar as declarações do estado de sítio ou de emergência, quando este se prolongasse para além de trinta dias. Ao Conselho da Revolução foram atribuídas as funções de conselho do Presidente da República, de garante do regular funcionamento das instituições democráticas, do cumprimento da Constituição e da fidelidade ao espírito da Revolução Portuguesa de 25 de Abril de 1974, e ainda de órgão político e legislativo em matéria militar, tendo competência exclusiva para legislar sobre organização, funcionamento e disciplina das Forças Armadas, e competência para aprovar os tratados ou acordos internacionais relativos a assuntos militares. De relevante salienta-se que o Conselho da Revolução deixa de poder definir orientações no âmbito da política interna e externa.

Em 1975 e 1976 foram sensíveis as preocupações sobre a indefinição da política de defesa nacional, resultante das perturbações na vida interna do país. Desenvolveram-se, na ocasião, três correntes principais: uma preconizava a necessidade de se aguardar a definição constitucional; outra considerava que esse assunto era uma responsabilidade civil da Assembleia da República; e ainda outra que afirmava ser um assunto militar, da área do Conselho da Revolução. Neste jogo de desculpabilização e empurra, eram raras as intervenções públicas, civis ou militares, sobre política de defesa. No campo civil destacou-se o Professor Medeiros Ferreira, que começou por privilegiar a perspectiva geo-estratégica, abordando a questão estrutural interna apenas de passagem. No campo militar o destaque recai sobre o Major Loureiro dos Santos, que abordou os aspectos estruturais internos numa visão especialmente de curto prazo, embora traçassem uma perspectiva pós-1981, ano em que terminaria o período de transição, durante o qual as Forças Armadas teriam um papel relevante na vida política portuguesa. Qualquer destas abordagens à política de defesa não apresentava um esquema sobre o qual se pudessem basear acções de natureza interna ou externa. Este aspecto é compreensível, porque Medeiros Ferreira e Loureiro dos Santos consideravam caber à Assembleia da República o papel de intérprete do sentir do país em matéria de defesa nacional. Reconhecia-se então que, ao contrário do sucedido em muitos outros países, a organização militar tinha tido um papel relevante na definição e execução dos projectos nacionais, desde a fundação da nacionalidade à sua consolidação, para passar depois à colaboração num programa expansionista, tendo entretanto, nos séculos XIX e XX, tido uma intervenção sensível nos assuntos políticos internos. Realça-se que o modelo do início desta intervenção, no século XIX, tem um certo paralelismo com a revolução de 25 de Abril de 1975. Foi, efectivamente, a primeira convulsão interna no império – o Brasil – que deu origem à primeira mudança na estrutura do regime, na qual os militares (grupo do Sinédrio), igualmente traumatizados com as presenças francesa e inglesa numa guerra em que não saíram vencedores, viriam a ter um papel preponderante, influenciados por novas ideias políticas

vindas de outros países. Desde então, os militares mantiveram-se quase sempre presentes na cena política, ora defendendo ideais liberais, ora em apoio tático a formas ditatoriais de intervenção civil¹².

Modificadas as condições estruturais em que o país actuava na cena internacional, parecia chegada a hora de proceder ao grande ajustamento por que já tinham passado as outras potências coloniais: a reorganização da defesa nacional. O elemento estruturante dessa reorganização foi a Constituição da República, de 2 de Abril de 1976¹³. A importância deste documento é tal, que se justifica a transcrição do conteúdo doutrinário básico para organização da defesa nacional, incluído no seu articulado e relativo aos Órgãos de Soberania e às Forças Armadas, que difere dos termos em que era apresentado nas anteriores Constituições, nomeadamente na de 1933.

Relativamente ao Presidente da República realça-se:

Art.º 123.º o Presidente da República representa a República Portuguesa e desempenha, por inerência, as funções de Presidente do Conselho da Revolução e de Comandante Supremo das Forças Armadas.

Art.º 136.º compete ao Presidente da República, relativamente a outros órgãos, presidir ao Conselho da Revolução.

Art.º 137.º compete ao Presidente da República, na prática de actos próprios, liberto da tutela do Conselho da Revolução, exercer o cargo de Comandante Supremo das Forças Armadas.

Art.º 138.º compete ao Presidente da República, e no domínio das relações internacionais, declarar a guerra em caso de agressão efectiva ou iminente e fazer paz, mediante autorização do Conselho da Revolução.

À Assembleia da República e, por força dos poderes atribuídos ao Conselho da Revolução, destaca-se:

Art.º 164.º compete à Assembleia da República: fazer as leis sobre todas as matérias, salvo as reservadas pela Constituição ao Conselho da Revolução ou ao Governo; definir os limites das águas territoriais e os direitos de Portugal aos fundos marinhos contíguos; aprovar os tratados que versem matéria da sua competência legislativa exclusiva, e, bem assim, os tratados de participação de Portugal em organizações internacionais, os tratados de amizade, de paz, de

¹² É curioso notar que, em 1980, perto do fim do período de transição em que era admitido o papel político das Forças Armadas, o PCP, pela voz do seu Secretário-Geral, Dr. Álvaro Cunhal, em conferência de imprensa, preconizava ainda a institucionalização da intervenção política das Forças Armadas para além do período de transição. É, em suma, a manutenção da tese da revolução socialista de base popular, sob a égide militar.

¹³ Entrou em vigor a 25 de Abril de 1974.

defesa e rectificação de fronteiras e ainda quaisquer outros que o Governo entenda submeter-lhe.

Art.º 165.º compete à Assembleia da República, no exercício de funções de fiscalização, ratificar a declaração de estado de sítio ou de emergência que exceda trinta dias, sob pena de caducidade no termo do prazo.

Art.º 167.º é da exclusiva competência da Assembleia da República legislar sobre as seguintes matérias: regimes de estado de sítio e de estado de emergência; organização da defesa nacional e definição dos deveres desta decorrentes.

Art.º 168.º compete à Assembleia da República conceder ao Governo autorizações legislativas em matéria da organização de defesa nacional e definição dos deveres dela decorrentes.

Como notou Loureiro dos Santos¹⁴, da conjugação do Art.º 159.º, al. c) (Poderes dos Deputados) com o Art.º 165.º, als. a) e b) (Competência de Fiscalização), a Assembleia da República, como assembleia representativa de todos os portugueses, estava em condições de ter acção de relevo no controlo das Forças Armadas, no sentido de assegurar que actuavam internamente por forma a garantirem a democracia.

Relativamente ao Conselho da Revolução evidencia-se:

Art.º 137.º aconselhar o Presidente da República sempre que este decida pronunciar-se sobre todas as emergências graves para a vida da República.

Art.º 142.º o Conselho da Revolução tem funções de conselho do Presidente da República e de garante do regular funcionamento das instituições democráticas, de garante do cumprimento da Constituição e da fidelidade ao espírito da Revolução Portuguesa de 25 de Abril de 1974 e de órgão político e legislativo em matéria militar.

Art.º 145.º na qualidade de conselho e de garante do regular funcionamento das instituições democráticas, compete-lhe: aconselhar o Presidente da República no exercício das suas funções; autorizar o Presidente da República a declarar a guerra e a fazer a paz; autorizar o Presidente da República a declarar o estado de sítio ou o estado de emergência em todo ou em parte do território nacional.

Art.º 148.º na qualidade de órgão político e legislativo em matéria militar, compete-lhe: fazer leis e regulamentos sobre a organização, o funcionamento

¹⁴ “Grandes tarefas das Forças Armadas”, *Baluarte*, Setembro/Outubro 1976, incluído também em Santos, José Alberto Loureiro dos, *Forças Armadas, Defesa Nacional e Poder Político*, “Estudos Portugueses”, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1980, p. 23.

e a disciplina das Forças Armadas; aprovar (em correspondência com a Assembleia da República e Governo) os tratados ou acordos internacionais que respeitem a assuntos militares.

Convirá salientar que a competência decisória do Presidente da República nas questões mais relevantes de defesa nacional é, pelo Art.º 145.º, transferida para o Conselho da Revolução que, como notou António Araújo¹⁵, possuía, com o auxílio da Comissão Constitucional, um papel determinante no controlo da constitucionalidade das Leis, com competência de fiscalização preventiva, fiscalização abstracta sucessiva e fiscalização da inconstitucionalidade por omissão. No quadro destas atribuições, “as questões de ordem militar foram um dos vários domínios em que, por vezes, o Conselho da Revolução se afastou do parecer emitido pela Comissão Constitucional”¹⁶.

Relativamente ao Governo destaca-se:

Art.º 185.º o Governo é o órgão de condução de política geral do país e órgão superior de Administração Pública.

Art.º 200.º, 201.º e 202.º o Governo dispõe da competência política, legislativa e administrativa.

Art.º 200.º a competência política, no quadro da defesa nacional, restringe-se quer à negociação e ajuste de convenções internacionais, quer à aprovação de acordos internacionais, bem como de tratados cuja aprovação não seja da competência do Conselho da Revolução ou da Assembleia da República, ou que a esta não tenham sido submetidos.

Embora as competências do Governo não se estendessem às Forças Armadas, como notou Loureiro dos Santos, o executivo tinha “grande influência na maneira como a acção militar era conduzida, na medida em que as partes que concorrem para o todo [estratégia nacional] hão-de forçosamente influenciar-se mutuamente. Mas também afecta directamente as Forças Armadas e, portanto, a maneira como estas poderão cumprir as suas missões, dado que, ao Governo, compete elaborar o Orçamento Geral do Estado com base na respectiva Lei (Art.º 202.º, al. b) e aprovar em Conselho de Ministros (Art.º 203.º, al.e). Além disso, tem uma certa função fiscalizadora quando lhe incube “defender a legalidade democrática” (Art.º 202.º, al. f).”¹⁷

¹⁵ “Competências constitucionais relativos à Defesa Nacional: as suas implicações no sistema do governo”, em Carlos Blanco de Moraes; António Araujo e Alexandra Leitão, *O Direito da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, Lisboa, Edições Cosmos e Instituto de Defesa Nacional, pág. 165, 2005.

¹⁶ Ibid. Ibidem.

¹⁷ Ob. cit., p. 23.

Relativamente aos Tribunais importa notar apenas o Art.º 212.º, que previa a existência de Tribunais Militares, com a competência definida no Art.º 218.º.

Relativamente às Forças Armadas realça-se:

Art.º 3.º o Movimento das Forças Armadas, como garante das conquistas democráticas e do processo revolucionário, participa, em aliança com o povo, no exercício da soberania, nos termos da Constituição.

Art.º 10.º a aliança entre o Movimento das Forças Armadas, os partidos políticos e as organizações democráticas assegura o desenvolvimento pacífico do processo revolucionário.

Art.º 273.º as Forças Armadas garantem a independência nacional, a unidade do Estado e a integridade do território, o regular funcionamento das instituições democráticas e o cumprimento da Constituição¹⁸.

Art.º 274.º as Forças Armadas obedecem aos órgãos de soberania competentes, nos termos da Constituição¹⁹.

Do articulado da Constituição da República de 1976, relativo à organização de defesa nacional, importa ainda salientar os seguintes aspectos gerais:

Art.º 5.º o Estado não aliena qualquer parte de território português ou dos direitos de soberania que sobre ele exerce, sem prejuízo de rectificação de fronteiras.

Art.º 9.º são tarefas fundamentais do Estado garantir a independência nacional e criar as condições políticas, económicas, sociais que a promovam.

Art.º 19.º os órgãos de soberania não podem, conjunta ou separadamente, suspender o exercício dos direitos, liberdades e garantias, salvo os casos de estado de sítio ou de estado de emergência, declarados na forma prevista na Constituição; a declaração do estado de sítio ou do estado de emergência deve ser suficientemente fundamentada e conter a especificação dos direitos, liberdades e garantias cujo exercício fica suspenso; a declaração do estado de sítio em nenhum caso pode afectar o direito à vida e à integridade pessoal; a declaração do estado de emergência apenas pode determinar a suspensão parcial dos direitos, liberdades e garantias; a declaração do estado de sítio ou do

¹⁸ Este artigo estabelece ainda que as Forças Armadas têm como função: assegurar o prosseguimento da revolução de 25 de Abril; garantir as condições que permitam a transição pacífica e pluralista da sociedade portuguesa para a democracia e o socialismo; e colaborar nas tarefas de reconstrução nacional.

¹⁹ Neste artigo e, relativamente à estrutura das Forças Armadas, são estabelecidos outros princípios para reforçar a unidade do Estado: organização única para o território; constituída apenas por cidadãos portugueses. O conteúdo deste artigo está intimamente ligado ao estabelecido no Art.º 275.º sobre isenção partidária e no Art.º 276.º sobre defesa da pátria e serviço militar.

estado de emergência confere às autoridades competência para tomarem as providências necessárias e adequadas ao pronto estabelecimento da normalidade constitucional.

Art.º 276.º, a defesa da Pátria é dever fundamental de todos os portugueses.

Ainda em 1976, e no quadro de uma reformulação da estrutura orgânica do Governo destinada a assegurar formas de coordenação e articulação entre diversos departamentos públicos, foi publicado o Decreto n.º 683-A/76, de 10 de Setembro. No seu Art.º 2.º, refere: “compete ao Ministro da Defesa Nacional assegurar a ligação entre o Governo e as Forças Armadas, através do Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas e, designadamente, orientar a política global de defesa, tendo em atenção as perspectivas do desenvolvimento social e económico do Estado Português, por forma a que, nessa política, seja integrada a acção militar”. Desse ajustamento na organização de defesa nacional fazia parte o encontro do correcto papel dos militares no novo esquema nacional, para o qual era determinante a definição da política de defesa, tarefa da responsabilidade da Assembleia da República. Ao Conselho da Revolução cabia assegurar, através de uma via legislativa própria, as condições para a oportuna e plena aplicação militar dos princípios que seriam definidos na legislatura em curso, mesmo que corrigidos na seguinte. A tradicional associação da política de defesa com os assuntos militares, conjugada com uma interpretação passiva quanto ao momento das grandes transformações estruturais do aparelho militar, que considera que essas modificações se processem apenas após a II Legislatura (1981) ter determinado o âmbito de eventuais alterações constitucionais ao papel das Forças Armadas e do Conselho da Revolução, dificulta o envolvimento da Assembleia da República na definição da política de defesa nacional. Estas dificuldades eram extensivas às competências governativas sobre as Forças Armadas. Com efeito, como se referiu antes, ao Ministro da Defesa Nacional apenas competia “assegurar a ligação entre o Governo e as Forças Armadas, através do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas e, designadamente, orientar a política global de defesa, tendo em atenção as perspectivas do desenvolvimento social e económico do Estado Português, por forma a que nessa política seja integrada a acção militar”. Em suma e, por outras palavras, as Forças Armadas eram um departamento do Estado cujo contributo para a defesa nacional era coordenado pelo ministro no quadro das suas preocupações globais. Foi nesta situação de indefinição e, por a Constituição da República ter viabilizado condições para definição de um novo enquadramento jurídico de referência para defesa nacional, que começaram a surgir opiniões nesse sentido. Curiosamente, foi no meio militar que elas despertaram em primeiro lugar. Entre Julho e Novembro de 1976, o Major Loureiro dos Santos publicou na revista *Baluarte* três artigos importantes para se entenderem os desafios que, na altura, se colocavam no quadro da inserção das Forças Armadas num Estado democrático

e da estruturação dos órgãos superiores de defesa nacional. No artigo “Reestruturar as Forças Armadas – Tarefa Prioritária”²⁰, Loureiro dos Santos referiu que a grande preocupação não era a criação de organismos próprios da democracia, mas sim fazer com que funcionem, porque só assim se poderia construir progressivamente a mentalidade democrática dos portugueses que, por sua vez, permitiria o aperfeiçoamento progressivo dos órgãos de poder. Para isso, considera essencial que os militares obedeçam, através da cadeia de comando, aos seus mais altos chefes, designados por quem o povo elegeu para os dirigir. No artigo intitulado “Grandes Tarefas das Forças Armadas”²¹, Loureiro dos Santos analisou o texto constitucional para identificar as linhas de força para a elaboração de um Conceito Estratégico Militar e para a organização da defesa nacional. No artigo denominado “Elementos de estudo para um projecto de reestruturação das Forças Armadas, tendo em vista o cumprimento das suas tarefas”²², Loureiro dos Santos apresentou ideias para a definição do sistema de forças necessário à defesa militar do país e do seu conceito de emprego. Para além disso, ao reflectir sobre a estrutura das Forças Armadas, teceu importantes considerações sobre a organização superior de defesa nacional. Neste contexto: esclareceu a função da organização de defesa nacional; identificou o Governo como o órgão de soberania a quem cabe definir a política de defesa nacional; caracterizou a estrutura decisória de defesa nacional quanto às funções dos órgãos e à sua constituição; indicou os órgãos encarregados de coordenação a nível nacional e regional das estratégias gerais. Desta forma, Loureiro dos Santos apresentou um esboço da organização que, mais tarde, aprofundaria e apresentaria à Assembleia da República sob a forma de Proposta de Lei sobre organização de Defesa Nacional, no âmbito das suas funções como Ministro da Defesa Nacional do IV Governo Constitucional.

Em 15 de Fevereiro de 1977, o Tenente-Coronel Firmino Miguel apresentou um anteprojecto de Lei de Defesa Nacional, elaborado durante o I Governo Constitucional. Este documento adoptou uma concepção ampla de defesa nacional contra todas as formas de ameaça (Art.º 1.º), recorrendo a medidas em todos os sectores de actividade do Estado (Art.º 3.º). A amplitude de tal concepção tinha óbvias repercussões na estruturação da defesa nacional, ao nível dos órgãos de direcção e coordenação (Art.º 15.º). O Capítulo I define os fins, objectivos e princípios de defesa nacional. O Capítulo II dá forma à estrutura de defesa nacional e aos órgãos de direcção, coordenação e execução da respectiva política, que são o Conselho Superior de Defesa Nacional, o Conselho de Defesa Nacional (direcção e coordenação), o Governo e as Forças Armadas (execução).

²⁰ Publicado na revista “Baluarte”, Julho/Agosto de 1976, e incluído em Santos, José Alberto Loureiro dos, *Forças Armadas, Defesa Nacional e Poder Político*, “Estudos Portugueses”, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1980, pp. 11 a 16.

²¹ Publicado na revista “Baluarte”, Setembro/Outubro de 1976, e incluído em ob. cit., pp. 19 a 29.

²² Publicado na revista “Baluarte”, Novembro 1976, e incluído em ob. cit., pp. 33 a 93.

Neste contexto, salienta-se que:

A política de defesa é definida no Conselho Superior de Defesa Nacional (Art.º 15.º), órgão constituído pelo Presidente da República, que preside, pelo Conselho de Ministros e pelo Conselho Superior Militar, em representação das Forças Armadas (Art.º 16.º);

As decisões em matéria de direcção da defesa²³ e as linhas de orientação sectorial delas decorrentes são formuladas no Conselho de Defesa Nacional, órgão constituído pelo Presidente da República, que preside, pelo Primeiro-Ministro, pelo Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, pelos Ministros da Defesa Nacional e dos Negócios Estrangeiros, bem como pelos Ministros de Estado ou ministros responsáveis pelos assuntos económicos, finanças, administração interna, cultura e comunicação social;

Ao Presidente da República cabe dirigir superiormente a defesa nacional, no âmbito das suas atribuições no CSDN e a CDN (Art.º 20.º);

Ao Conselho da Revolução são atribuídas funções de conselho do Presidente da República, de garante do regular funcionamento das instituições democráticas e de garante do cumprimento da Constituição e da fidelidade ao espírito de Abril (Art.º 21.º);

À Assembleia da República é confiada a definição das grandes linhas de orientação da defesa nacional (Art.º 22.º);

Ao Governo cumpre conduzir e executar a política geral e sectorial de defesa nacional, com excepção da componente militar, sendo o Primeiro-Ministro o responsável pela direcção, coordenação e execução da política de defesa nacional, com excepção da componente militar (Art.º 23.º);

O Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas é responsável, perante o Presidente da República, pela preparação e emprego das Forças Armadas, tarefas em que é assistido pelo Conselho Superior Militar (Art.º 24.º);

Os ministros são responsáveis, no âmbito dos seus departamentos e perante o Primeiro-Ministro, pela direcção e execução das actividades próprias relativas à defesa nacional, e pela preparação e emprego dos meios que deles dependem (Art.º 25.º);

O Ministro da Defesa Nacional, por delegação do Primeiro-Ministro, pode dispor de poderes de direcção e de coordenação interministerial de todas as actividades afectas à defesa nacional, destacando-se a coordenação das propostas orçamentais relativas às necessidades de defesa nacional de todos os departamentos governamentais (Art.º 26.º);

O Ministro da Administração Interna, para além das atribuições comuns a todos os ministros, é responsável pela ordem pública, pela protecção física e

²³ Estas decisões incluem a definição de objectivos a atingir, a nível geral e sectorial, a aprovação dos correspondentes planos e as medidas destinadas a prover as necessidades das Forças Armadas.

moral das pessoas e pela salvaguarda dos bens públicos e privados. Quando esgotados os recursos à sua disposição pode requerer o apoio eventual das Forças Armadas;

É prevista a constituição de um Secretariado Interministerial de Defesa Nacional (Art.º 19.º), como órgão de: apoio do Presidente da República, do Primeiro-Ministro, dos CSDN e CDN e do Ministro da Defesa Nacional para assuntos de defesa nacional; de ligação com as Forças Armadas, em todas as actividades relativas à política geral de defesa nacional. As actividades do Secretariado são da responsabilidade directa do Secretário de Estado da Defesa Nacional (Art.º 28.º);

O Conselho Superior Militar é o órgão de conselho do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, no âmbito da componente militar da defesa nacional e da sua ligação às componentes da defesa nacional na dependência do Governo;

Os Conselhos Regionais de Defesa (CRD) são órgãos com responsabilidade pela coordenação a nível regional²⁴ da preparação das medidas de defesa nacional (Art.º 30.º) de carácter não militar ou militar.

No Capítulo III são definidos os princípios e as funções do CDN, do CSM, do Governo, do CEMGFA, dos ministros, do MDN, do MAI e dos CRD para a cooperação institucional com as Forças Armadas, sempre que a nação se empenhe em acções militares ou no seu apoio. No Capítulo IV são definidas as atribuições do Presidente da República, os estados de guerra, de emergência e de sítio, os princípios de funcionamento dos órgãos de direcção, as restrições associadas aos estados de sítio e emergência, e as atribuições excepcionais dos presidentes dos CRD. No Capítulo V são definidos os princípios para a mobilização de pessoas e bens. Como aspectos mais relevantes decorrentes desta estruturação da defesa nacional, refere-se que o ante-projecto de Firmino Miguel, ao conferir ao Presidente da República a direcção suprema da política de defesa nacional, garante a autonomia das Forças Armadas relativamente ao Governo. Para além disso, confere ao Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas uma posição equivalente à do Primeiro-Ministro, e ao Conselho Superior Militar um estatuto idêntico ao do Conselho de Ministros, no que se refere à defesa nacional. Com efeito, o CEMGFA e o CSM tratavam dos assuntos militares, enquanto o Primeiro-Ministro e o Conselho de Ministros estavam incumbidos dos assuntos civis. Ainda neste quadro, os chefes dos Ramos possuíam competências equivalentes às dos ministros, no âmbito dos seus departamentos.

Em 4 de Maio de 1979 foi a vez do Tenente-Coronel Loureiro dos Santos, no desempenho das funções de Ministro da Defesa Nacional, apresentar a sua

²⁴ A divisão territorial das Regiões de Defesa era coincidente com a das Regiões Militares.

Proposta de Lei de Defesa Nacional²⁵, enviada à Assembleia da República durante o IV Governo Constitucional²⁶. Tal como se verificou no anteprojecto de Firmino Miguel, este documento²⁷ adoptou uma concepção ampla de defesa nacional, facto que influenciou a organização proposta. No Capítulo I são definidos os fins²⁸, objectivos²⁹ e princípios³⁰ de defesa nacional. O Capítulo II dá forma ao sistema de defesa nacional, identificando a estrutura e os órgãos incumbidos da direcção, coordenação e execução da respectiva política, que são o Conselho Superior de Defesa Nacional para a direcção e coordenação, e o Governo e as Forças Armadas para a execução³¹. Neste contexto salienta-se que:

O CSDN define a estratégia de defesa nacional, toma decisões em matéria de direcção-geral da defesa e formula as linhas de orientação sectorial (Art.º 18.º); é constituído pelo Presidente da República, que preside, pelo Primeiro-Ministro, pelo Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, pelos ministros responsáveis pelos sectores da defesa nacional, dos negócios estrangeiros, da administração interna e das finanças e do plano, bem como pelos responsáveis dos Ramos das Forças Armadas (Art.º 19.º);

²⁵ Loureiro dos Santos, em artigo publicado na “Nação e Defesa”, n.º 5, de 5 de Novembro de 1978, incluído na sua obra *Forças Armadas, Defesa Nacional e Poder Político*, “Colecção Estudos Portugueses”, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1980, pp. 117 a 127, lamenta o facto de a Assembleia da República ainda não ter elaborado ou discutido a Lei de Defesa Nacional. Associa esse facto à dificuldade em encontrar soluções que eliminem ou atenuem, durante o período de transição, as ambiguidades e situações geradoras de impasse que caracterizavam a estrutura de defesa e eram resultantes do quadro constitucional em vigor.

²⁶ Proposta de Lei n.º 243/I, de 4 de Maio de 1979.

²⁷ Foi elaborado por uma comissão constituída pelos seguintes elementos: Exército, Brigadeiro Soares Carneiro e Coronel Cabral Couto; Marinha, Comodoro Coelho da Fonseca e Capitão de-Mar-e-Guerra Virgílio de Carvalho; Força Aérea, Brigadeiro Paulino Correia e Tenente-Coronel Quintanilha; Informações, Brigadeiro Lopes Cavalheiro; representante do CEMGFA, Capitão-Tenente Ponce Álvares.

²⁸ Como finalidade última foi considerada a preservação da sobrevivência e da independência nacional contra todas as formas de ameaças, através da segurança nacional baseada na unidade e coesão da Nação.

²⁹ Como objectivos fulcrais da política de defesa nacional foram identificados: a garantia da independência nacional; o desenvolvimento da capacidade moral e material da Nação; a salvaguarda da integridade do território e do património nacional, bem como da liberdade e segurança da população; a garantia da unidade do Estado; a liberdade da acção política dos órgãos de soberania; o regular funcionamento das instituições democráticas e das tarefas normais do Estado; a manutenção ou restabelecimento da paz.

³⁰ Como princípios foram identificados: adesão à solução pacífica dos conflitos internacionais e ao dever de contribuir para a preservação da paz e segurança mundiais e para a resolução, pela cooperação, dos problemas internacionais; subordinação ao direito internacional e a possibilidade de aderir a sistemas internacionais de segurança recíproca e colectiva com vista à segurança nacional; respeito pela Carta das Nações Unidas.

³¹ O Governo e as Forças Armadas executam as missões resultantes da estratégia de defesa nacional no respectivo âmbito, civil e militar (Art.º 18.º).

Ao Presidente da República cabe dirigir superiormente a defesa nacional, no âmbito das suas atribuições no CSDN (Art.º 20.º);

Ao Governo cabe a execução das missões de natureza não militar providas da estratégia definida pelo CSDN; no espírito da observância dos princípios da permanência e globalidade de defesa nacional radica-se, quer a contribuição de todos os ministérios para a execução da política de defesa nacional, quer a existência, em cada um deles, de um órgão vocacionado para os estudos da adaptação dos respectivos serviços às diversas situações correlacionadas com os estados de excepção; o Primeiro-Ministro responde perante o Presidente da República pelos aspectos civis da defesa nacional (Art.º 21.º);

Às Forças Armadas cabe a execução das missões de natureza militar providas da estratégia definida pelo CSDN; este contributo é assegurado pelo Conselho de Chefes dos Estados-Maiores das Forças Armadas, constituído pelo Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas e pelos Chefes dos Estados-Maiores dos Ramos, tendo presente que o recurso a medidas legislativas que, porventura, se afigurem necessárias, postula a intervenção do Conselho da Revolução, nos termos do Artigo 148.º da Constituição da República;

Ao Conselho de Chefes dos Estados-Maiores das Forças Armadas compete formular o conceito estratégico de defesa militar, definir o sistema global de forças militares e as suas necessidades, e atribuir forças a comandos directamente subordinados ao Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas;

O Ministro da Defesa Nacional, por delegação do Primeiro-Ministro, pode dispor de poderes de direcção e de coordenação interministerial de actividades não militares afectas à defesa nacional (Art.º 23.º);

As áreas de defesa destinam-se a organizar a coordenação e execução de medidas locais para fazer face a contingências que provoquem a rotura de comunicações com os órgãos de soberania (Art.º 13.º^{os} e 24.º).

Os Capítulos III, IV e V definem os estados de guerra³², de sítio³³ e de emergência³⁴ bem como a mobilização³⁵. Para além disso, estruturam as competências

³² No estado de guerra a defesa nacional implica a mobilização de todos os recursos e o total empenho da Nação para resistir à agressão, passando o Conselho Superior de Defesa Nacional a funcionar permanentemente na assistência do Presidente da República, a quem compete a direcção superior da guerra.

³³ O estado de sítio traduz-se em medidas de excepção que se consubstanciam na subordinação das autoridades civis às autoridades militares, ou na substituição daquelas por estas, tendo em vista a segurança das pessoas e bens, a salvaguarda da ordem democrática e o pronto restabelecimento das condições normais de vida das populações e do funcionamento das instituições.

³⁴ O estado de emergência tem como objecto a execução de medidas excepcionais de socorro, a segurança de actividades essenciais à vida nacional, situações que exigem o reforço de poderes das autoridades civis.

³⁵ A mobilização compreende a convocação de cidadãos sujeitos a obrigações militares e a requisição de pessoas, bens e serviços, tem subjacente o caso de guerra ou de grave ameaça ou, ainda, os estados de sítio ou de emergência.

dos órgãos de defesa nacional nessas situações e fixam as consequências ou encargos que delas decorrem. Importa ainda salientar que a Proposta de Lei de Defesa Nacional de Loureiro dos Santos tem diversas disposições relativas aos serviços de informações. Assim, para além de definição dos conceitos de segurança nacional, das bases de segurança nacional, do âmbito e objectivos da política de defesa nacional, o documento realça o facto de a organização de defesa nacional implicar medidas adequadas à obtenção da informação necessária para a tomada de decisões que competem aos órgãos responsáveis pela segurança nacional. Neste contexto, define a competência do CSDN para deliberar sobre a política nacional de informações para a defesa nacional e sobre a orientação de uma estrutura de informações, objecto de lei própria. Infelizmente, as propostas que se seguirão à de Loureiro dos Santos e a própria Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas não se referem à estrutura de informações do país, o que não deixa de ser sintomático da falta de cultura estratégica ou do preconceito dos principais responsáveis políticos do país relativamente a uma capacidade essencial à condução dos assuntos do Estado.

A estrutura e o conteúdo da Proposta de Lei de Defesa Nacional de Loureiro dos Santos é muito semelhante ao anteprojecto de Firmino Miguel. É certo que apresenta algumas melhorias e clarificações. Contudo, mantém o essencial porque:

Confere ao Presidente da República a direcção superior da política de defesa nacional;

Garante a separação entre aspectos não militares de defesa nacional a cargo do Governo e aspectos militares no âmbito da responsabilidade das Forças Armadas;

Persiste na equivalência entre detentores de cargos políticos e militares.

A exoneração do IV Governo Constitucional impediu que a Proposta de Lei fosse justificada pelo ministro no Parlamento. Porém, as principais críticas ao documento foram publicadas na imprensa, bem como a sua defesa. Centraram-se no conceito de defesa nacional e na estrutura de defesa nacional. Entendeu Loureiro dos Santos associar a defesa nacional a “todas as medidas que, de algum modo, concorram para a segurança nacional, incluindo medidas culturais, socioeconómicas, de política interna e externa e militares”, conforme é referido na base 3 da Proposta de Lei. Algumas opiniões consideraram este conceito demasiado amplo e advogaram, em alternativa, um conceito restrito, próximo da política externa, basicamente efectuada com meios militares e diplomáticos, logo predominantemente externa. Loureiro dos Santos refutou estas críticas em artigo publicado na edição do *Diário de Notícias*, de 7 de Julho de 1979³⁶, referindo que, adoptar tal conceito, seria

³⁶ Incluído na obra *Forças Armadas, Defesa Nacional e Poder Político*, “Estudos Portugueses”, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1980, p.p. 203 a 231.

colocar o país no período anterior à Revolução francesa. Porém, reconheceu que um dos principais objectivos da crítica deveria ser transformar a estrutura de informações da defesa num mero serviço de informações militares, complementado, quando muito, por notícias obtidas pelos nossos representantes diplomáticos. Apresentou vários exemplos de países que estendem os seus conceitos de defesa nacional às acções necessárias a promover a segurança em todos os domínios da vida nacional. Invocou diversos artigos da Constituição de 1974, nomeadamente o Art.º 9.º al. a), para justificar a adequabilidade do conceito proposto. Relativamente à estrutura de defesa nacional, referiu que não é fácil compatibilizá-la com o texto constitucional, nomeadamente porque o Presidente da República não pode presidir ao Conselho de Ministros, a quem cabe a direcção política da defesa, o que obriga à sua participação no Conselho Superior de Defesa Nacional, a quem cabe a direcção estratégica da defesa. Discutiu diversas soluções apresentadas para corrigir esta inversão hierárquica, identificando as suas vulnerabilidades constitucionais e doutrinárias.

Na opinião do Dr. Adelino Amaro da Costa³⁷, a apresentação da Proposta de Lei de Defesa Nacional ao Parlamento pelo Tenente-Coronel Loureiro dos Santos constituiu um relevante esforço no sentido de se preencher uma substancial lacuna do ordenamento jurídico democrático do Estado português, e um importante gesto com o objectivo de se dotar a nação de instrumentos mais claros e eficientes para a sua própria defesa. Contudo, diversas circunstâncias da vida política nacional inviabilizaram o debate daquela proposta. Por isso, em Junho de 1980 submeteu a Conselho de Ministros, com o objectivo de ser apreciado, um novo projecto de Proposta de Lei de Defesa Nacional, que beneficiou dos comentários, das críticas e das sugestões que a proposta apresentada por Loureiro dos Santos à Assembleia da República merecera da parte de vários sectores. Embora a estrutura básica dos documentos elaborados por Loureiro dos Santos e Amaro da Costa seja idêntica, verificam-se consideráveis diferenças ao nível da sistematização e das soluções conceptuais ou estruturais dadas aos problemas existentes³⁸. Amaro da Costa procurou, igualmente, que as normas adoptadas na sua Proposta de Lei de Defesa Nacional fossem providas da flexibilidade julgada conveniente para que as estruturas e os mecanismos a criar pudessem prometer uma existência tão perdurável quanto possível³⁹. Por isso, a Proposta de Lei remete para legislação especial os principais aspectos que dizem respeito à competência legislativa específica do Conselho da Revolução⁴⁰, órgão cuja extinção se desenhava num horizonte

³⁷ Expressa no preâmbulo do projecto de Proposta de Lei de Defesa Nacional que submeteu a Conselho de Ministros em Junho de 1980, cujo texto foi publicado em Amaral, Freitas, *A Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas, texto, discursos, trabalhos preparatórios*, Coimbra, Coimbra Editora, 1983, pp. 441 a 466.

³⁸ *Ibid.* p. 447.

³⁹ *Ibid.*, p. 448.

⁴⁰ Relativa à organização, ao funcionamento e à disciplina das Forças Armadas.

temporal não muito distante. O Capítulo I define os princípios gerais de defesa nacional. O Capítulo II dá forma à estrutura orgânica de defesa nacional, que engloba os órgãos de direcção, os órgãos de coordenação e os órgãos de execução. Os órgãos de direcção compreendem o Presidente da República, o Governo e o Conselho de Chefes de Estado-Maior (Art.º 5.º):

O Presidente da República é o órgão supremo de direcção política da defesa nacional e exerce o cargo de Comandante Supremo das Forças Armadas (Art.º 6.º);

O Governo, como responsável pela condução geral do país, é o órgão de direcção política e estratégica global [integral], a quem cabe definir a política de defesa nacional, no respeito pelo disposto na Constituição e na Lei; o Primeiro-Ministro é o responsável, perante o Presidente da República e perante a Assembleia da República, pela direcção da política de defesa e pela sua estratégia global, dentro dos limites estabelecidos pela Constituição e pela Lei (Art.º 7.º);

O Conselho de Chefes do Estado-Maior é responsável pela direcção da estratégia militar de defesa nacional (Art.º 8.º).

Os órgãos de coordenação englobam o Conselho Superior de Defesa Nacional e a Comissão Coordenadora de Estratégia (Art.º 5.º):

O Conselho Superior de Defesa Nacional é o órgão de coordenação política e estratégica de defesa nacional; neste contexto, compete-lhe pronunciar-se sobre todas as questões relevantes de defesa nacional que lhe sejam submetidas pelos órgãos de direcção, designadamente aquelas que, sendo da competência destes órgãos, exijam uma acção coordenadora; compõem o Conselho Superior de Defesa Nacional: o Presidente da República, que preside, o Presidente da Assembleia da República; o Primeiro-Ministro, o Vice-Primeiro-Ministro e todos os ministros que sejam membros do Governo; ministros com competência reservada ou específica para as Regiões Autónomas; Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas e Chefes do Estado-Maior dos Ramos (Art.º 9.º);

A Comissão Coordenadora de Estratégia é o órgão de coordenação da estratégia militar com os restantes aspectos da estratégia global de defesa nacional. A sua composição integra: o Primeiro-Ministro, o Vice-Primeiro-Ministro e os Ministros dos Negócios Estrangeiros, da Defesa Nacional, das Finanças e Plano; ministros com competência reservada ou específica para as Regiões Autónomas; Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas e Chefes do Estado-Maior dos Ramos (Art.º 10.º).

Os órgãos de execução englobam as Forças Armadas, as Forças Militares e Mili-

tarizadas, e os órgãos e serviços civis dependentes dos ministros ou a estes funcionalmente ligados (Art.º 5.º):

Às Forças Armadas compete a execução da estratégia militar de defesa nacional (Art.º 12.º);

As Forças Militares (GNR e Guarda Fiscal) e Militarizadas (PSP) integram a estratégia militar de defesa nacional em situação de guerra, caso em que dependem directamente do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas;

Os órgãos e serviços civis dependentes do Governo têm a responsabilidade de, na área de competência de cada ministério, desenvolver ou acompanhar as deliberações políticas ou estratégicas de relevo específico para a defesa nacional. Caberá ao Serviço Nacional de Protecção Civil, dependente do Primeiro-Ministro, a coordenação técnica dos planos de emergência elaborados por aqueles órgãos.

O Capítulo III define os regimes de excepção que englobam a situação de guerra, os estados de sítio e de emergência, o estado de alerta nacional, e fixa as competências dos órgãos de defesa nacional nesses estados. O Capítulo IV estabelece os princípios da mobilização, estrutura as competências dos órgãos de defesa nacional e fixa as consequências ou encargos deles decorrentes. O projecto de Amaro da Costa apresenta uma diferença fundamental relativamente aos projectos de Firmino Miguel e de Loureiro dos Santos: impõe o controlo político das Forças Armadas, conferindo ao Governo a direcção política e estratégica integral, à qual se subordinam a componente militar e não militar de defesa nacional.

Em Dezembro de 1981 foi a vez do Dr. Jaime Gama apresentar dois anteprojectos sobre defesa nacional do Grupo de Assuntos de Defesa do Partido Socialista. Um destes anteprojectos era a Lei de Bases Gerais e de Organização da Defesa Nacional; o outro era a Lei Orgânica do Ministério da Defesa e das Forças Armadas. A Lei de Bases Gerais e de Organização da Defesa Nacional tratava:

Da definição do conceito de defesa e das obrigações dos cidadãos em consequência das respectivas necessidades;

Da estruturação dos órgãos políticos de decisão em matéria relacionada com a defesa nacional;

Do serviço militar e da objecção de consciência;

Da expropriação e requisição de bens;

Do alerta, mobilização e da guerra;

Do papel das estruturas militares no estado de sítio e no estado de emergência;

Da requisição de forças militares pelas autoridades civis em situações críticas;

Da organização territorial de defesa;
Das informações para a defesa e militares;
Das normas genéticas para a função pública militar.

Do texto do anteprojecto da Lei de Bases Gerais e de Organização da Defesa Nacional, no que interessa à estrutura decisória, salienta-se o conteúdo do conceito de defesa, direccionado para garantir a integridade do território nacional e a segurança de pessoas e bens contra todas as formas de agressão ou de ameaça externa. Para além disso, importa realçar o facto de o documento estipular: que o Governo é o órgão de condução da política geral do país e o órgão superior da administração pública, pelo que lhe cabe a condução da política de defesa nacional; um Conselho de Ministros restrito para assuntos de defesa; que o Ministro da Defesa e das Forças Armadas (MDFA) assegura a coordenação da actividade dos vários ministérios no que se refere à defesa⁴¹; que na direcção militar da defesa o MDFA seja apoiado por um Conselho Militar, do qual farão parte, entre outras entidades, os Chefes de Estados-Maiores; que cada ministro responde pela preparação das medidas de defesa definidas em Conselho de Ministros restrito e respeitantes ao seu ministério. O anteprojecto de Lei Orgânica do Ministério da Defesa e das Forças Armadas foi desenvolvido, por um lado, com a preocupação fundamental de dotar o ministro dos instrumentos aptos para a prossecução efectiva das suas atribuições; por outro lado, tendo em vista que ao Estado-Maior-General das Forças Armadas competiam funções de planeamento e de coordenação operacional dos três Ramos, deixando para os Estados-Maiores respectivos, além do planeamento no âmbito que lhes é próprio, as actividades de gestão. Do articulado proposto salientam-se os aspectos relativos: ao detalhe das competências do MDFA; à estrutura permanente do ministério, onde se destacam, no quadro da estrutura decisória de defesa:

O Centro de Estudos Estratégicos, Análise Prospectiva e Avaliação, com a missão de realizar estudos de síntese sobre estratégia, relações internacionais e defesa nacional e, ainda, sobre a evolução das formas de conflito e dos tipos de armamento;

O Secretariado-Geral da Defesa, ao qual incumbe a coordenação do conjunto das acções dos diversos ministérios e órgãos da administração pública em matéria de esforço não militar de defesa, dependente do MDFA.

As iniciativas do Dr. Jaime Gama, como as dos seus antecessores, também não frutificaram porque, como mais à frente se pormenoriza, entre outros aspectos, para se aprovar uma Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas era essencial

⁴¹ Daqui se depreende que tem como incumbência a direcção-geral e a direcção militar da defesa, de acordo com a política de defesa nacional definida pelo Governo.

rever a Constituição e extinguir o Conselho da Revolução, símbolo da legitimidade revolucionária das Forças Armadas, tarefas que só em 1982 seriam possíveis.

O Decreto-Lei n.º 20/82, de 28 de Janeiro, estabeleceu a constituição das Forças Armadas Portuguesas, redefiniu as competências e atribuições do CEMGFA e reestruturou a organização interna do EMGFA. A sua promulgação deveu-se à necessidade de reajustar o Decreto-Lei n.º 400/74, de 29 de Agosto, às novas realidades das Forças Armadas, com o objectivo de consolidar os conceitos de comando operacional e de coordenação exercidos pelo CEMGFA, por forma a clarificar as relações orgânicas no âmbito interno das Forças Armadas, optimizando as actividades de interesse comum e simplificando a estrutura interna do EMGFA. Da análise ao seu conteúdo importa realçar os seguintes aspectos:

O CEMGFA é o responsável pela adequação dos meios à política militar de defesa nacional, estabelecendo a coordenação entre os Ramos através dos CEM respectivos. Para além disso, exerce o comando operacional das Forças Armadas, tanto em tempo de paz como em tempo de guerra, através dos CEM, dos Comandos-Chefes e dos Comandos Conjuntos;

O CCEM, entre outras, tem como atribuições deliberar sobre: a estratégia de defesa militar; os sistemas de forças necessários à satisfação da estratégia militar; e os planos anuais e plurianuais de desenvolvimento, de preparação e de aquisição de meios militares para as Forças Armadas, incluindo as incidências financeiras.

Na sequência do que já havia sido legislado na Lei n.º 2084, de 16 de Agosto de 1956, e devido aos efeitos da revolução de 25 de Abril de 1975, o CCEM passou a deliberar apenas sobre a estratégia militar, os sistemas de forças e os planos de reequipamento e emprego operacional conjunto ou combinado dos sistemas de forças.

3. NORMALIDADE CONSTITUCIONAL

Para o insucesso dos projectos elaborados pelos II, IV e VI Governos Constitucionais e pelo Grupo de Assuntos de Defesa do Partido Socialista concorreram três ordens de razões fundamentais: a instabilidade política nacional dos anos 70 e 80; o pouco pormenor do seu conteúdo, o que era incompatível com a mutação profunda e significativa que se pretendia imprimir à organização de defesa nacional, que obrigava a regulamentar imensos pormenores; as normas constitucionais e as competências do Conselho da Revolução⁴², que levantavam obstáculos intransponíveis.

⁴² As suas competências seriam distribuídas pelo Tribunal Constitucional, Conselho de Estado, Governo e Assembleia da República.

níveis à necessidade de uma adequada articulação entre os diversos órgãos de soberania em matéria de defesa nacional e das Forças Armadas. Como exemplos desta situação refere-se que, entre 1974 e 1982, nunca foi possível fazer Decretos-Leis conjuntos do Conselho da Revolução e do Governo, e o Conselho Superior de Defesa Nacional não funcionou. Esta situação criou dificuldades que, em 1982 importava resolver com a rápida aprovação de uma Lei-Quadro sobre Defesa Nacional e Forças Armadas. Esta tarefa foi viabilizada com a Lei de Revisão Constitucional 1/82, de 30 de Setembro, que introduziu profundas alterações à distribuição das competências de defesa nacional entre os órgãos de soberania, e que regulou a inserção das Forças Armadas no Estado e a sua subordinação ao poder político. Para esse efeito, e conforme notou António Araújo⁴³, contribuiu a:

Extinção do Conselho da Revolução⁴⁴;

Reformulação⁴⁵ do Conselho Superior de Defesa Nacional que, sob a presidência do Presidente da República, passou a ser o órgão específico de consulta para os assuntos relativos a defesa nacional e à organização, funcionamento e disciplina das Forças Armadas, podendo dispor da competência administrativa que lhe fosse concedida pela Lei;

Atribuição ao Presidente da República de novas competências, nomeadamente, presidir ao Conselho Superior de Defesa Nacional e nomear e exonerar, sob proposta do Governo, os Chefes do Estado-Maior-General das Forças Armadas, da Marinha, do Exército e da Força Aérea;

Alteração do regime da declaração do estado de sítio ou de emergência⁴⁶;

Alteração do regime da declaração da guerra ou da feitura da paz⁴⁷;

Alteração do poder de pronúncia sobre todas as emergências graves para a vida da República⁴⁸;

⁴³ Araújo António, ob. cit., p. 170.

⁴⁴ As funções de órgão auxiliar do Presidente da República foram transferidas para o Conselho de Estado.

⁴⁵ António Araújo refere que foi “criado” o CSDN. Não se concorda com esta afirmação, porque o CSDN já existia, embora não funcionasse, pelas razões explicadas. Quando muito, terá sido recriado, se considerarmos que as suas funções foram alteradas substancialmente. Preferimos, por isso, usar o conceito de reformulado.

⁴⁶ Até 1982 esta declaração dependia da autorização do Conselho da Revolução, devendo ser ratificada pela Assembleia da República quando excedesse trinta dias. A partir daquela data a declaração do estado de sítio ou de emergência passou a estar dependente de audição do Governo e de autorização da Assembleia da República. Além disso, à Assembleia da República passou a competir apreciar a aplicação da declaração do estado de sítio ou do estado de emergência.

⁴⁷ Até 1982 qualquer destes actos estava dependente de autorização do Conselho da Revolução. A partir dessa data a declaração da guerra ou a feitura da paz passou a depender de proposta do Governo, da audição do Conselho de Estado e de autorização da Assembleia da República.

⁴⁸ Até 1982 o Presidente da República deveria ouvir o Conselho da Revolução antes de se pronunciar sobre todas as emergências graves para a vida da República. A partir dessa data o exercício de tal competência deixou de depender da audição e/ou autorização de qualquer outro órgão.

Atribuição à Assembleia da República da competência para aprovar tratados respeitantes a assuntos militares, que até aí pertencia ao Conselho da Revolução;

Atribuição à Assembleia da República de competência legislativa nos domínios da jurisdição militar, das restrições ao exercício de direitos pelos militares, da organização da defesa nacional, da definição dos deveres dela decorrentes e, bem assim, das bases gerais da organização, do funcionamento e da disciplina das Forças Armadas⁴⁹;

Clarificação da competência do Governo no domínio da direcção dos serviços e da actividade da administração militar;

Atribuição ao Tribunal Constitucional das competências de fiscalização da constitucionalidade até aí referidas ao Conselho da Revolução;

Criação do Conselho de Estado, prevendo-se expressamente que deveria ser ouvido previamente pelo Presidente da República no caso de declaração da guerra ou feitura da paz.

Para além destes aspectos, importa igualmente referir mais dois: deixou de cometer às Forças Armadas o garantir do regular funcionamento das instituições democráticas e velar pelo cumprimento da Constituição; deslocou o núcleo do poder do Presidente da República para a Assembleia da República.

Na sequência destas alterações, foi finalmente possível ao Governo negociar e aprovar uma Lei de Defesa Nacional. Na sua origem esteve a Proposta de Lei n.º 129/II, de 30 de Setembro de 1982, apresentada à Assembleia da República pelo Ministro da Defesa Nacional, Professor dr. Freitas do Amaral. No discurso que proferiu a 7 de Outubro de 1982⁵⁰, na abertura do debate parlamentar na especialidade, afirmou que a Proposta de Lei era considerada “um diploma basilar do nosso ordenamento jurídico – verdadeiro código se lhe poderia com propriedade chamar – e constituirá, simultaneamente, uma peça-chave da nova organização político-administrativa, uma trave-mestra da construção do Estado e um elemento essencial de plena democratização do regime”⁵¹. O debate na Assembleia da República decorreu com responsabilidade, serenidade e de forma construtiva⁵², e verificou-se “um largo consenso entre os partidos democráticos, quer da maioria quer da oposição”⁵³. O consenso foi considerado essencial para “... assegurar com suficiente credibilidade uma ampla aceitação à partida e a desejável continuidade em caso de alternância do poder”⁵⁴. As principais fontes da proposta foram:

⁴⁹ Até 1982 essa competência legislativa pertencia ao Conselho da Revolução.

⁵⁰ Texto publicado em Amaral, Freitas, ob.cit., pp. 313 a 343.

⁵¹ Ob. cit., p. 313.

⁵² Opinião expressa por Diogo Freitas do Amaral no discurso de encerramento do debate na generalidade, proferido em 12 de Outubro de 1982, ob. cit., p. 347.

⁵³ Amaral, Freitas, ob. cit., p. 349.

⁵⁴ Ibid., p. 9.

A Constituição de 1976 modificada pela revisão de 1982 que, entre outros aspectos já antes referidos, eliminou o Conselho da Revolução, estabeleceu a subordinação das Forças Armadas ao poder político, clarificou o conceito de defesa nacional e a missão primária das Forças Armadas, reformulou o Conselho Superior de Defesa Nacional e definiu as normas de nomeação dos Chefes do Estado-Maior pelo Presidente da República, sob proposta do Governo.

As disposições da legislação militar portuguesa em vigor, quer anterior quer posterior à Constituição de 1976⁵⁵.

Os anteprojectos da Lei de Defesa Nacional elaborados pelos II, IV e VI Governos Constitucionais e pelo Grupo de Assuntos de Defesa do Partido Socialista.

As concepções de defesa nacional em vigor na generalidade dos países-membros da NATO.

As repetidas consultas e a concertação alargada durante seis meses, por iniciativa e sob orientação do Governo, entre todos os departamentos do Estado com responsabilidade na defesa nacional.

Adoptando este tipo de abordagem, “o Governo não se poupou a esforços para conseguir uma larga plataforma de entendimento nacional sobre a Lei de Defesa e Forças Armadas”⁵⁶. Nos trabalhos de preparação do texto da LDNFA, o Governo decidiu englobar num único diploma a regulamentação genérica de todas as matérias incluídas nas alíneas c), i), m) e n)⁵⁷ do Artigo 167.º da Constituição, na redacção que lhe foi dada pela Lei Constitucional n.º 1/82, de 30 de Setembro. A única excepção verificou-se relativamente ao previsto na alínea i), porque a proposta não incluiu na jurisdição dos tribunais militares certos crimes dolosos, para além dos crimes essencialmente militares⁵⁸. Para a decisão de não

⁵⁵ Por exemplo, alguns preceitos da Lei n.º 2084, de 16 de Agosto de 1956, e do Decreto-Lei n.º 20/82, de 28 de Janeiro.

⁵⁶ Amaral, Freitas, ob. cit., p. 104.

⁵⁷ As alíneas possuem a seguinte redacção:

c) Regimes do estado de sítio e do estado de emergência.

i) Inclusão na jurisdição dos tribunais militares de crimes dolosos equiparáveis aos crimes essencialmente militares (...).

m) Restrições ao exercício de direitos por militares e agentes dos quadros permanentes em serviço efectivo.

n) Organização de defesa nacional, definição dos deveres dela decorrentes e bases gerais da organização, do funcionamento e da disciplina das Forças Armadas.

⁵⁸ A Proposta de Lei apenas aborda o alargamento da “jurisdição a determinados crimes comuns praticados dolosamente na vigência do estado de sítio ou, em certos termos, do estado de emergência, deixando para legislação diversa os restantes casos em que eventualmente se justifiquem outros alargamentos da jurisdição dos tribunais militares não conexos com a defesa nacional ou com as Forças Armadas”. Ibid., pp. 105 e 106.

se elaborarem diplomas separados para a organização de defesa nacional foram considerados⁵⁹:

Imperativos de tempo relacionados com a fixação de um prazo de 30 dias para aprovação, publicação e entrada em vigor da legislação sobre defesa nacional e Forças Armadas;

Vantagem de condensação num único diploma do essencial da doutrina constitucional e legal sobre a defesa nacional e as Forças Armadas;

Dificuldades associadas à falta de unidade e sequência de diplomas distintos de defesa nacional e das Forças Armadas, motivadas pela necessidade de repetições, de antecipação de referências sem conteúdo definido e de remissões cruzadas em número excessivo;

Necessidade de evitar o tratamento dos regimes do estado de sítio e do estado de emergência em textos separados, consoante essas situações de excepção fossem declaradas por motivo de agressão ou ameaça externa, por forte perturbação da ordem constitucional ou por calamidade pública.

A Proposta de LDNFA foi elaborada obedecendo a doze princípios orientadores⁶⁰: uns, explicitamente assumidos pela Assembleia da República, em termos de revisão constitucional ou dela decorrentes de forma explícita ou implícita; outros, representando opções feitas pelo Governo.

1.º Princípio Redução do conceito de defesa e da missão primária das Forças Armadas à garantia da independência nacional perante qualquer ameaça externa

Na opinião de Freitas de Amaral⁶¹, esta redução destinou-se a estabelecer “uma arrumação conceptual mais estrita, de modo a não favorecer qualquer pretexto que no futuro pudesse vir a ser invocado como fundamento de apelos à intervenção militar para solucionar crises políticas internas à margem da democracia ou contra a Constituição”. Mais adiante refere que a Proposta de LDNFA: “provê e regula o eventual emprego das Forças Armadas em situações excepcionais de ameaça interna, para além das hipóteses de calamidade pública, como é o caso de existirem perigos para a democracia, que não cabem no conceito de defesa nacional (definido em função da ameaça externa). Desta forma, embora restrinja “o conceito de defesa nacional à protecção perante a ameaça externa, admite que, em função desta, a defesa nacional tem de assumir um carácter global e interministerial, não podendo de modo nenhum ser confiada exclusivamente ao vector militar”.

⁵⁹ Desta forma, o legislador procurou evitar os inconvenientes de se ter de consultar a Constituição, uma Lei de Defesa e uma Lei das Forças Armadas. *Ibid.*, p.p. 106 e 107.

⁶⁰ Apresentados por Freitas do Amaral, *ob. cit.*, pp. 107-154.

⁶¹ *Ibid.* pp. 111 e 112.

2.º Princípio **Subordinação das Forças Armadas ao poder político**

Esta subordinação foi conseguida através da: eliminação do Conselho da Revolução; extinção do Movimento das Forças Armadas; transferência para a Assembleia da República das competências do Conselho da Revolução sobre matéria militar; atribuição ao Governo de competências sobre as Forças Armadas; capacidade de fiscalização parlamentar exercida pela Assembleia da República em relação à política militar do Governo. Na opinião de Freitas do Amaral⁶², entre 1974 e 1982 as Forças Armadas eram um “poder autónomo dentro do Estado que, embora legitimamente instituído e subordinado à Constituição e às leis em vigor, ficava quase por completo fora do alcance jurídico-constitucional dos poderes legislativo e executivo”. Na realidade, as Forças Armadas dependiam do Presidente da República que, sendo militar, acumulou inicialmente as funções de Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas e presidiu ao Conselho da Revolução, composto exclusivamente por militares. Para além disso, o Conselho de Chefes de Estado-Maior exercia funções governamentais. Quando, no seu segundo mandato, o Presidente da República, general Ramalho Eanes, deixou de exercer o cargo de Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, o seu titular passou a ter a categoria de Primeiro-Ministro e aos Chefes de Estado-Maior dos Ramos foi atribuída a categoria de ministro. O Ministro da Defesa Nacional limitava-se a funcionar como elo de ligação entre o Governo e as Forças Armadas e a garantir a sua representação externa.

3.º Princípio **Co-responsabilização dos órgãos de soberania em relação à direcção das Forças Armadas**

No quadro do princípio constitucional da separação e interdependência dos órgãos de soberania (art.º 114.º, n.º 1 e 290.º, alínea I)), foi entendido que as competências constitucionais e os poderes legais relativos às Forças Armadas não deviam caber exclusivamente ao Presidente da República, à Assembleia da República ou ao Governo. Por outras palavras, não se devia aceitar a presidencialização, a parlamentarização ou nem a governamentalização das Forças Armadas. Por isso, era necessário combinar e distribuir adequadamente as competências dos diferentes órgãos de soberania relativamente às Forças Armadas, segundo um critério semelhante ao que a Constituição adopta para a generalidade das outras matérias, ao estruturar o sistema de governo. Sucintamente, ao Presidente da República: pertence o título⁶³ de Comandante Supremo das Forças Armadas (art.º 37.º,

⁶² Ob. cit., p. 113.

⁶³ A Proposta de Lei n.º 129/II, de 30 de Setembro de 1982, não explicitou as competências do Presidente da República como Comandante Supremo das Forças Armadas, facto que causou controvérsia durante a discussão parlamentar e foi invocado pelo Presidente Ramalho Eanes para justificar o seu veto. Esta lacuna viria a ser colmatada no Art.º 39.º da LDNFA, com a atribuição de direitos e deveres ao Presidente da República.

n.º 1); compete-lhe declarar a guerra e a paz (art.º 37.º, n.º 4, alínea c)); cabe-lhe promulgar os Decretos-Leis e os Decretos Regulamentares (Art.º 37.º, n.º 4, alínea f)); preside ao Conselho Superior de Defesa Nacional com competência deliberativa (Art.º 37.º, n.º 4, alínea b)); nomeia e exonera os Chefes de Estado-Maior, sob proposta do Governo, (Art.º 37.º, n.º 4, alínea d)); declara o estado de sítio e o estado de emergência (Art.º 37.º, n.º 4, alínea e)); participa com o Governo na direcção superior de guerra (Art.º 37.º, n.º 4 alínea g)). A Assembleia da República faz as leis, aprova os tratados, discute os orçamentos, aprova os planos a médio prazo, autoriza a declaração de guerra e a feitura da paz, controla e fiscaliza o desenvolvimento da acção governativa e da administração militar (Art.º 38.º)⁶⁴. O Governo conduz a política de defesa nacional (Art.º 39.º, n.º1), faz Decretos-Leis (Art.º 40.º, alínea g)) e regulamentos (Art.º 40, alínea i)) relativos às Forças Armadas, elabora e aprova os planos a médio prazo e os orçamentos anuais das Forças Armadas (Art.º 40.º, alínea h)) e dirige a administração militar (Art.º 40.º, alínea j)). O princípio da co-responsabilização dos órgãos de soberania em relação à defesa nacional e às Forças Armadas, exige o concurso efectivo de, pelo menos, dois órgãos distintos para que uma determinada decisão possa ser tomada ou executada (Constituição, Art.º 137.º e Art.º 141.º), o que foi considerado essencial para que essas decisões representem uma verdadeira política de Estado. É de salientar que a repartição de competências encontrada entre o Presidente da República e o Governo foi particularmente feliz porque, por um lado, absorve a competência do Primeiro-Ministro e do Governo, fazendo daquele seu simples assessor e deste mero executante da sua política; e o governo não usurpa as funções do Chefe do Estado, reduzindo-o ao papel honorífico de símbolo da Unidade Nacional⁶⁵.

4.º Princípio Concertação institucional através do Conselho Superior da Defesa Nacional

O CSDN, no quadro da Proposta de Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas, passou a ser uma alta instância pertencente ao poder executivo e destinada à concertação organizada do Presidente da República e do Governo entre si e com a instituição militar. Esta nova natureza afasta-se substancialmente daquelas que possuiu durante:

A Primeira República, onde era o órgão resultante da reunião conjunta dos Conselhos Superiores da Armada e do Exército;

⁶⁴ Uma grande inovação da Proposta de Lei foi a apresentação do conceito de Lei de Programação Militar, destinada ao planeamento a médio prazo das despesas militares de equipamentos e infra-estruturas, cuja aprovação, discussão e votação é da competência da Assembleia da República que, desta forma, passou a ter jurisdição sobre a orientação das opções de investimento em matéria de defesa nacional e Forças Armadas.

⁶⁵ Guedes, Armando Marques, ob. cit., p. 48.

A Ditadura, onde possuía o carácter de Conselho de Ministros especializado;

O período de 1974 a 1982, onde assumiu o papel de Comissão Mista Governo-Forças Armadas.

Para o CSDN foram propostas funções consultivas e deliberativas. A função consultiva é bastante extensa e cobre praticamente todas as questões de relevo na área da sua competência: política de defesa nacional; legislação básica sobre defesa nacional e Forças Armadas; convenções internacionais de carácter militar; conceito estratégico de defesa nacional; protecção civil; leis de programação militar; infra-estruturas fundamentais de defesa; sistema de alerta; mobilização; declaração de guerra e feitura de paz, etc.: (Art.º 45.º, n.º 1). A função deliberativa em tempo de paz destina-se a facultar a intervenção do poder político em certas decisões de maior relevância para a defesa nacional e para as Forças Armadas, sem correr o risco de instrumentalizar ou partidizar a instituição militar. Engloba: a confirmação do Conceito Estratégico Militar; a definição das Missões das Forças Armadas e do Sistema de Forças, sob proposta do Ministro da Defesa Nacional; a confirmação das promoções a oficial-general ou de oficiais-generais, decididas pelo Conselho de Chefes de Estado-Maior; e a confirmação da nomeação ou da exoneração de oficiais para um certo número de altos cargos militares (Art.º 45.º, n.º 2). Em tempo de guerra o CSDN, como não é um Conselho de Ministros especializado, nem um órgão de soberania, não pode receber delegações do Conselho de Ministros para o exercício de competências constitucionais do Governo. No entanto, funciona em sessão permanente, assiste o Presidente da República e o Governo na direcção superior de guerra, define e activa os teatros e zonas de operações, aprova as cartas de comando destinadas aos comandantes-chefes e decide a orientação geral dos planos da guerra (Art.º 62.º).

5.º Princípio Inserção das Forças Armadas no Ministério da Defesa

Até ao 25 de Abril de 1974 a estrutura dos ministérios militares englobava: um Ministro da Defesa Nacional, na Presidência do Conselho; um Ministério do Exército; um Ministério da Marinha; e uma Secretaria de Estado da Aeronáutica. Como referimos antes, na sequência da revolução, a Lei 3/74, de 14 de Maio, determinou que: a estrutura das Forças Armadas seria totalmente independente da estrutura do Governo (Art.º19.º, n.º 1); o Ministro da Defesa Nacional apenas se ocuparia da ligação entre as Forças Armadas e o Governo (Art.º19.º, n.º 2); e que os Chefes de Estado-Maior desempenhariam todas as funções que até aí correspondiam às dos ministros das pastas militares, com excepção das de natureza exclusivamente civil (Art.º 21.º). O Projecto de Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas, ao concentrar os três Ramos num único departamento governativo (o Ministério da Defesa

Nacional), colocando logo abaixo do respectivo ministro e, na dependência deste, o Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas e os Chefes dos Estados-Maiores dos três Ramos, visou três objectivos fundamentais: tratar igualmente a Marinha, o Exército e a Força Aérea; reforçar a capacidade de coordenação do Ministro da Defesa; separar com maior nitidez o nível político, representado pelo ministro, do nível militar, representado pelos Chefes de Estado-Maior.

6.º Princípio Nova delimitação de competências dentro do Governo em relação à defesa nacional

A Proposta de Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas delimitou e distinguiu as competências do Conselho de Ministros, do Primeiro-Ministro, do Ministro da Defesa Nacional e dos outros ministros. Neste campo afigura-se relevante salientar que: os poderes de coordenação interministerial em matéria de defesa nacional são atribuídos ao Primeiro-Ministro (Constituição, Art.º 204.º, n.º 1, alínea a)) e só por delegação deste poderão ser exercidos pelo Ministro da Defesa Nacional (Art.º 41, n.º 1 alínea e), e n.º 2); o Ministro da Defesa Nacional não é responsável por toda a política de defesa nacional, mas apenas pela sua componente militar, cabendo as componentes diplomática, financeira, económica, dos transportes, etc., aos respectivos departamentos (Art.º 43.º, n.º 1); o apoio técnico e administrativo ao exercício das funções próprias do Primeiro-Ministro em matéria de defesa nacional e Forças Armadas é assegurado pelo Ministério da Defesa Nacional (Art.º 35, n.º 5). Estas competências decorrem de a Constituição atribuir a coordenação interministerial ao Primeiro-Ministro, não podendo, pois, uma Lei Ordinária contrariar o seu conteúdo. É igualmente importante salientar que na Lei estão previstos certos casos em que há propostas conjuntas do Primeiro-Ministro e do Ministro da Defesa Nacional. Este requisito destina-se a reforçar a posição do Primeiro-Ministro, porque não permite que o Ministro da Defesa Nacional, nos referidos casos, leve a Conselho de Ministros as divergências que porventura tiver com o Primeiro-Ministro.

7.º Princípio Manutenção da actual delimitação de competências dentro do comando das Forças Armadas

O comando das Forças Armadas é constituído pelo Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, pelo Conselho de Chefes de Estado-Maior e pelos Chefes de Estado-Maior dos Ramos (Art.º19.º, n.º 2). As competências destes órgãos haviam sido estabelecidas pelo Decreto-Lei 20/82, de 28 de Janeiro, pelo que a Proposta de Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas optou pela manutenção do modelo estabelecido no Art.º 51.º, n.º 2 daquele diploma, com algumas

modificações de pormenor. Este modelo regulou, por um lado, uma distribuição de competências entre o CEMGFA, o CCEM e os CEM dos Ramos; por outro lado, assentou no princípio de que o CEMGFA exerce o comando operacional das Forças Armadas em tempo de paz e o seu comando completo em tempo de guerra, em ambos os casos através dos CEM dos Ramos ou, quando existam, dos comandantes-chefes.

8.º Princípio Reconhecimento de ampla autonomia interna às Forças Armadas

A ampla autonomia interna das Forças Armadas foi considerada para que conservem e desenvolvam as suas características peculiares (elevado sentido de missão, grande noção do dever, alto grau de coesão, espírito de corpo e regras especiais de organização, funcionamento e disciplina) e, dessa forma, possam manter e fortalecer cada vez mais a sua capacidade ímpar de actuação em qualquer momento para assegurar a defesa nacional. Este desiderato supremo impede que a subordinação da instituição militar ao poder político, essencial ao regime democrático, seja confundida ou adulterada com tentativas, quer de submissão das Forças Armadas ao arbítrio dos governantes, quer de instrumentalização dos militares para fins políticos, partidários ou sindicais. Neste quadro, a intervenção do poder político no funcionamento da instituição militar resume-se, na prática, aos casos compreendidos na competência deliberativa do Conselho Superior da Defesa Nacional (Art.º 45.º, n.º 2) e aos de orientação ou aprovação do Ministro de Defesa Nacional quanto a decisões ou actividades militares com implicações políticas, diplomáticas ou financeiras (Art.º 42.º, n.º 3, alíneas d), f) e j) e Art.º 49.º, n.º 2). Neste contexto, a nomeação das chefias militares, embora assumindo as características de um processo político da responsabilidade do Presidente da República, sob proposta do Governo, mantinha a co-responsabilidade das Forças Armadas, mediante a apresentação, por estas, dos nomes dos oficiais sobre os quais recairia a escolha governamental.

9.º Princípio Garantias de estabilidade da instituição militar

As garantias de estabilidade das Forças Armadas começaram a ser estabelecidas pela Lei de Revisão Constitucional de 1982, através das funções do Presidente da República e da Assembleia da República que, por um lado, mantiveram a magistratura suprema imune às vicissitudes geradoras de instabilidade governamental e, por outro lado, permitiram a aprovação de leis de regime que, normalmente, beneficiam de consensos alargados e de longa duração. Quanto às funções do Presidente da República realça-se a atribuição da presidência do Conselho Superior de Defesa Nacional, a título permanente, (Constituição, Art.º 274.º) e a concessão de

competência para nomear e exonerar os Chefes de Estado-Maior sob proposta do Governo (Art.º 136.º, alínea p)). Relativamente à Assembleia da República são de realçar as suas responsabilidades legislativas no campo da organização da defesa nacional, bem como sobre as bases gerais da organização, do funcionamento e da disciplina das Forças Armadas (Art.º 167.º, alínea n)). A Proposta de Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas visou aprofundar as garantias de estabilidade da instituição militar, através de quatro medidas fundamentais:

Nomeação dos Chefes de Estado-Maior por um período de 4 anos, prorrogável, uma vez, por mais 2 anos (Art.º 57.º, n.º 1);

Definição da documentação estruturante de defesa nacional que, pela natureza do seu conteúdo e pelo complexo processo de elaboração de que é objecto, perdure para além do Governo que a elaborou e fez aprovar, e sobreviva às crises políticas conjunturais. Esta documentação inclui o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (Art.º 22.º), o Conceito Estratégico Militar (Art.º 23.º), as Missões das Forças Armadas (Art.º 24.º), o Sistema de Forças e o Dispositivo (Art.º 25.º);

Definição do estatuto de condição militar, instrumento básico de regulamentação dos direitos e deveres dos militares, bem como dos princípios orientadores das respectivas carreiras (Art.º 27.º, n.º 1);

Adopção de métodos de planeamento a médio prazo, cujos resultados sejam aprovados pelas Leis de Programação Militar que prevejam e escalonem no tempo a realização de despesas de investimento a efectuar pelo Estado no reequipamento das Forças Armadas e na construção de infra-estruturas de defesa nacional. Desta forma, estabeleceu-se um sistema baseado em compromissos plurianuais, devidamente assumidos pelo Governo que os propõe, pela Assembleia da República que os aprova e pelo Presidente da República que os promulga, a fim de dotar as Forças Armadas com os meios necessários ao cumprimento das suas missões.

10.º Princípio Isenção e apartidarismo político das Forças Armadas

Embora os princípios fundamentais de isenção e apartidarismo político das Forças Armadas estejam estabelecidos no Art.º 275.º, n.º 4, da Constituição, foi entendido que o respeito desses princípios exigia e implicava uma certa regulamentação concreta. O Art.º 31.º da Proposta de Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas tentou responder a esse requisito, estabelecendo limitações aos direitos de expressão, de reunião, de associação, de petição colectiva e de capacidade eleitoral passiva. A regulamentação preconizada na Proposta de Lei respeita o disposto na Lei de Revisão Constitucional e, na sua maior parte, reproduz na íntegra, ou por palavras diferentes, o que já se encontrava legislado sobre a questão. As únicas

diferenças importantes dizem respeito ao direito de reunião e de associação. A necessidade e a conveniência das restrições foi justificada pelo legislador com o facto de:

Ser universalmente reconhecida e de estar expressamente prevista na Convenção Europeia dos Direitos do Homem;

Se tratar de garantir, em última análise, que a força das armas não seja usada, ou receada, como argumento contra a força das ideias ou como imposição contra o direito de voto. Esta fundamentação reforça de forma clara a necessidade de afastar as Forças Armadas da vida política e de as submeter ao poder político representado por órgãos de soberania legítimos e complementares.

11.º Princípio Especificidade da organização da defesa em estado de guerra

Quanto à competência legal para condução da guerra, o legislador procurou estabelecer princípios claros e definir critérios fáceis de entender e aplicar. Neste contexto: reafirmou a subordinação das Forças Armadas ao poder político; demarcou claramente a fronteira da acção política e da acção militar; estabeleceu as competências do Presidente da República, do Governo, do Conselho de Ministros, do Conselho Superior de Defesa Nacional⁶⁶, do Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas⁶⁷ e do Conselho de Chefes de Estado-Maior.

12.º Princípio Nova regulamentação do estado de sítio e do estado de emergência

São apresentados os conceitos de estado de sítio e de estado de emergência⁶⁸, cujos conteúdos haviam sofrido uma evolução desde o texto constitucional de

⁶⁶ O Conselho Superior de Defesa Nacional em estado de guerra passa à situação de reunião permanente, competindo-lhe assistir o Presidente da República na direcção superior de guerra.

⁶⁷ O Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas assume o comando completo das Forças Armadas, tendo os Chefes do Estado-Maior de cada Ramo como comandantes-adjuntos, respondendo perante o Presidente da República e o Governo.

⁶⁸ A diferença fundamental entre estes dois estados está associada aos níveis de suspensão de garantias e de influência das autoridades militares. Assim, no estado de sítio é declarada a suspensão total de garantias e as autoridades administrativas civis são substituídas pelas autoridades militares. No estado de emergência só se verifica a suspensão parcial de garantias e é exigido apenas o reforço dos poderes das autoridades civis ou a mera sujeição destas à superintendência das autoridades militares.

1933⁶⁹. São igualmente definidos os casos em que podem ser declarados esses estados. A sua regulamentação foi incluída na Proposta de Lei porque o legislador considerou útil ter uma visão de conjunto dessa matéria, ao mesmo tempo que se regulava a organização de defesa nacional e das Forças Armadas. Todavia, logo no debate na generalidade e, perante as críticas dos deputados, com o argumento que não se deveria misturar defesa nacional e segurança interna, o Governo aceitou que esta matéria saísse do conteúdo da Proposta de Lei que foi apresentada. O texto remete em vários preceitos para legislação complementar. Relativamente às Forças de Segurança, embora seja reconhecida a necessidade da sua colaboração na execução da política de defesa nacional em estado de guerra, e das Forças Armadas para garantir a segurança interna em estado de sítio e, eventualmente, em estado de emergência, é considerado que o regime jurídico aplicável deve constituir objecto de uma outra iniciativa legislativa do Governo, voltada para a problemática da segurança interna e da ordem pública. Acresce que é mantido o estatuto de força militar da Guarda Nacional Republicana⁷⁰ e da Guarda Fiscal⁷¹ e o estatuto de corpo militarizado da Polícia de Segurança Pública. Quanto aos Serviços de Informações Militares é referido que, logo que fossem criados os serviços civis encarregados das informações de segurança interna, ocupar-se-iam exclusivamente das suas funções especificamente militares relacionadas com a defesa nacional, sob fiscalização dos Chefes do Estado-Maior de quem dependem. O Serviço Nacional de Protecção Civil é confiado por delegação do Primeiro-Ministro ao Ministro da Administração Interna. Apenas em tempo de guerra transita para a dependência do Ministro da Defesa Nacional.

Em mensagem de 19 de Novembro de 1982⁷², enviada à Assembleia da República, o Presidente da República apresentou cinco tipos de razões para o veto da Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas:

Insuficiência dos poderes atribuídos ao Presidente da República;
Latidade excessiva dos poderes conferidos ao Ministro da Defesa Nacional;
Insuficiência dos poderes reconhecidos às chefias militares;
Lapsos e contradições de redacção;
Inconstitucionalidades diversas.

⁶⁹ A Constituição de 1933 só previa a figura do estado de sítio (Art.º 91.º, n.º 8). Sucessivamente, a Lei n.º 2084, de 16 de Agosto de 1956/base XXXI, n.º1), a Lei n.º 3/74, de 14 de Maio (Art.º 7, n.º 12), a Constituição de 1976 (Art.º 19º e 137.º) e a Revisão Constitucional de 1982 (Art.º 19.º) clarificam os conceitos.

⁷⁰ Estabelecido por Decreto de 3 de Maio de 1911.

⁷¹ Fixado por Decreto de 17 de Setembro de 1885. A organização inicial da Guarda Fiscal havia sido aprovada por Decretos de 1 de Setembro de 1881, 30 de Novembro de 1882 e 23 de Outubro de 1883.

⁷² Publicado em Amaral, Freitas, ob. cit., pp. 484-489.

A Assembleia da República teve, por isso, de apreciar as razões invocadas pelo Presidente da República para justificar a devolução do texto ao Parlamento. O discurso de réplica ao veto presidencial foi proferido por Freitas do Amaral, em 24 de Novembro de 1982⁷³. Na essência, esse discurso reitera a apresentação expendida na justificativa da Proposta de Lei e no debate parlamentar na generalidade; considera que, na opinião do Governo, não há razão para alterar o texto que havia sido votado na Assembleia da República. Em consequência, a Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas foi finalmente aprovada em 11 de Dezembro de 1982. O discurso proferido por Freitas da Amaral na cerimónia da entrada em vigor da Lei, realizada em 16 de Dezembro de 1982, no edifício do Estado-Maior-General das Forças Armadas, realçou que se vivia num momento de transcendente significado institucional na vida pública portuguesa⁷⁴, decorrente da subordinação das Forças Armadas ao poder político legítimo. Em seguida, explicitou um vasto conjunto de objectivos do Ministério da Defesa Nacional, decorrentes da aprovação da LDNFA, nos planos: das decisões imediatas; da estrutura do MDN; dos conceitos; da legislação; e das relações externas de defesa. Em suma, o ministro estabeleceu as suas grandes orientações para a elaboração e execução da componente militar da política de defesa nacional.

A Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas mantém-se actualmente em vigor, tendo sofrido seis alterações parciais⁷⁵. O seu corpo contempla: Cap. I – Princípios gerais; Cap. II – Política de defesa nacional; Cap. III – Responsabilidade pela defesa nacional e deveres dela recorrentes; Cap. IV – Organização, funcionamento e disciplina das Forças Armadas; Cap. V – Ministério da Defesa Nacional; Cap. VI – Estrutura superior da defesa nacional e das Forças Armadas; Cap. VII – Estado de guerra; Cap. VIII – Disposições finais e transitórias. O modelo de planeamento da política de defesa nacional esti-

⁷³ Ob. cit., pp. 369-383.

⁷⁴ Ob. cit., p. 387.

⁷⁵ Para se compreender a natureza diversificada das seis alterações sofridas pela LDNFA, poderemos agrupá-las em quatro tipos distintos: 1) Alterações referentes a direitos e deveres introduzidas pela Lei n.º 4/83, de 21 de Dezembro, que aplica, transitoriamente, as restrições de direitos dos militares à PSP e à GNR, e pela Lei Orgânica n.º 4/2001, de 30 de Agosto, que regulamenta a capacidade de manifestação, associação e de liberdade de expressão; 2) Alterações referentes à estrutura das Forças Armadas e competência das chefias militares, introduzidas pela Lei n.º 111/91, de 29 de Agosto, Lei de Bases da Organização das Forças Armadas e pela Lei n.º 18/95, de 13 de Julho, que determina alterações no processo de nomeação das chefias militares; 3) Alterações referentes a responsabilidades, competências e ao serviço militar, introduzidas pela Lei Orgânica n.º 3/93, de 18 de Setembro, que modifica o conceito de defesa nacional, incluindo referências de ordem constitucional e às convenções internacionais, e modifica diversos artigos de maneira a garantir a mudança do serviço militar obrigatório para o voluntariado; 4) Alterações referentes à regulação da participação das Forças Armadas em acções de protecção civil, instituídas pela Lei n.º 113/91, de 29 de Agosto.

pulado por esta Lei é analisado em capítulo próprio no corpo do trabalho. No entanto, importa salientar que engloba.

A apreciação do Programa do Governo pela Assembleia da República que contribui, pelo exercício da sua competência política, legislativa e financeira, para enquadrar a política de defesa nacional e para fiscalizar a sua execução;

O debate na Assembleia da República, por iniciativa do Governo ou de um Grupo Parlamentar, das Grandes Opções do Conceito Estratégico de Defesa Nacional;

A aprovação pelo Governo do Conceito Estratégico de Defesa Nacional, onde são definidos os aspectos fundamentais da estratégia global do Estado, adoptada para a concretização dos objectivos da política de defesa nacional.

O planeamento da actuação das Forças Armadas desenvolve-se no respeito pela Constituição e pelas Leis em vigor. A sua execução é enquadrada pela política de defesa nacional definida e pelo Conceito Estratégico de Defesa Nacional aprovado, por forma a corresponder às normas e orientações estabelecidas nos níveis seguintes de documentação estruturante:

Conceito Estratégico Militar, que constitui a directiva básica onde se estabelecem as grandes linhas de defesa militar;

As Missões das Forças Armadas, que se destinam a assegurar não só a defesa militar contra qualquer agressão ou ameaça externas, mas também outras missões de interesse geral a cargo do Estado, ou a colaborar em tarefas relacionadas com a satisfação das necessidades básicas e a melhoria da qualidade de vida das populações;

O Sistema de Forças, que define as capacidades necessárias ao cumprimento das Missões das Forças Armadas;

O Dispositivo, que estabelece a vinculação geográfica do Sistema de Forças.

A materialização destas orientações implica adequados orçamentos de funcionamento e de investimento. Os orçamentos de funcionamento são definidos numa base anual no âmbito dos processos de elaboração do Orçamento Geral do Estado. Quanto ao orçamento de investimento, a LDNFA refere que deve ser objecto de planeamento a médio prazo, nos termos a definir em Lei especial, que viria a ser designada de Lei-Quadro das Leis de Programação Militar.

No capítulo organizativo a LDNFA estabelece que as Forças Armadas se inserem na administração directa do Estado através do Ministério da Defesa Nacional, departamento governativo de administração central, ao qual incumbe preparar e executar a política de defesa nacional, bem como assegurar e fiscalizar a administração das Forças Armadas e dos órgãos, serviços e organismos nele integrados.

A estrutura superior de defesa nacional e das Forças Armadas engloba os órgãos do Estado directamente responsáveis:

Pela defesa nacional e pelas Forças Armadas:

- Presidente da República;
- Assembleia da República;
- Governo;
- Conselho Superior de Defesa Nacional;
- Conselho Superior Militar.

Pelas Forças Armadas e pela componente militar da defesa nacional:

- Conselho de Chefes de Estado-Maior;
- Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas;
- Chefes de Estado-Maior da Armada, do Exército e da Força Aérea.

As competências em matéria de defesa nacional dos órgãos antes referidos, pelo seu interesse e complexidade, são analisadas no corpo da investigação. No entanto, e apesar do que foi explicitado anteriormente quando se analisou a Proposta de LDNFA apresentada por Freiras do Amaral, importa agora notar que o Presidente da República representa a República Portuguesa, garante a independência nacional, a unidade do Estado e o regular funcionamento das instituições democráticas e é, por inerência, Comandante Supremo das Forças Armadas. A Assembleia da República é a assembleia representativa de todos os cidadãos portugueses, cabendo-lhe, nessa qualidade, legislar e fiscalizar a acção governativa em matéria de defesa nacional e Forças Armadas. O Governo é o órgão de condução da política de defesa nacional e o órgão superior da administração das Forças Armadas. O Primeiro-Ministro é politicamente responsável pela direcção da política de defesa nacional. O Ministro da Defesa Nacional é politicamente responsável pela elaboração e execução da componente militar da política de defesa nacional, pela administração das Forças Armadas e pela preparação dos meios militares e pelos resultados do seu emprego, bem como pela administração dos órgãos, serviços e organismos dele dependentes. Os restantes ministros são responsáveis politicamente pela execução das componentes não militares da política de defesa nacional, na parte que deles dependa. O Conselho Superior de Defesa Nacional é o órgão específico de consulta para os assuntos relativos à defesa nacional e à organização, funcionamento e disciplina das Forças Armadas, dispondo, além disso, de competência administrativa nas áreas do planeamento da defesa nacional, em caso de alerta, de mobilização e de guerra, nas promoções a oficial-general e de oficiais-generais, e nas nomeações e exonerações de diversos altos cargos militares. O Conselho Superior Militar é o principal órgão consultivo militar do Ministro da Defesa Nacional. O Conselho de Chefes de Estado-Maior é o principal órgão militar

de carácter coordenador e com competência administrativa. O Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas é o chefe militar de mais elevada autoridade na hierarquia das Forças Armadas; preside ao Conselho de Chefes de Estado-Maior e é o principal conselheiro militar do Ministro da Defesa Nacional. O Vice-Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, quando exista, é o colaborador imediato do Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas em tudo quanto respeite à direcção dos serviços do Estado-Maior-General das Forças Armadas. Os Chefes do Estado-Maior da Armada, do Exército e da Força Aérea são os chefes militares de mais elevada autoridade na hierarquia dos seus Ramos e os principais colaboradores do Ministro da Defesa Nacional e do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas em todos os assuntos respeitantes ao respectivo Ramo. Em cada um dos Ramos das Forças Armadas existe um Conselho Superior do Ramo, presidido pelo respectivo Chefe de Estado-Maior. Há ainda Conselhos de Classes na Armada, Conselhos de Armas e de Serviços no Exército, e Conselhos de Especialidades na Força Aérea. Todos estes conselhos se destinam à concertação de posições, objectivo conseguido e que o tempo e a experiências têm demonstrado como essencial.

A documentação estruturante de defesa nacional instituída pela LDNFA não foi elaborada com a celeridade necessária, na sequência da promulgação da Lei. Para esse facto contribuiu ou, até, talvez tenha sido decisiva, a inexistência, na estrutura do MDN, de um órgão com responsabilidades de apoio ao ministro na definição e na condução da política de defesa nacional. Só as reformas de 1993, com a publicação das Leis Orgânicas do MDN, EMGFA e Ramos viriam a solucionar parcialmente este problema. Daí ser visível, a partir desse ano, o aumento de iniciativas para elaboração daquela documentação.

BIBLIOGRAFIA

Legislação

- Decreto-Lei n.º 171/74, de 25 de Abril a extinguir a Direcção Geral de Segurança, a Legião Portuguesa e as Organizações Políticas da Juventude.
- Lei n.º 3/74, de 14 de Maio, a definir a estrutura constitucional transitória que regeu a organização política do país até à entrada em vigor da nova Constituição Política da República Portuguesa.
- Lei n.º 4/74, de 1 de Julho, a conferir competência ao Conselho de Chefes de Estados-Maiores das Forças Armadas sobre a estrutura e organização militar.
- Decreto-Lei n.º 400/74, de 20 de Agosto, a definir as competências e organização inerente ao apoio às actividades do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, do Conselho de Chefes dos Estados-Maiores das Forças Armadas e do Estado-Maior General das Forças Armadas.
- Lei n.º 5/75, 14 de Março, a extinguir a Junta de Salvação Nacional e o Conselho de Estado e a instituir o Conselho da Revolução e a Assembleia do Movimento das Forças Armadas.
- Rectificação, de 21 de Março de 1975, aos artigos 2º e 6º da Lei 5/75, de 14 de Março de 1975.
- Decreto-Lei n.º 184-A/75, de 3 de Abril, a definir a composição da Assembleia do Movimento das Forças Armadas.
- Lei n.º 17/75, de 26 de Dezembro, a aprovar as bases fundamentais para a reorganização das Forças Armadas.
- Constituição da República Portuguesa, 1976, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1976.
- Decreto n.º 683-A/76, de 10 de Setembro, a reformular a estrutura orgânica do Governo.
- Proposta de Lei n.º 243/I, 4 de Maio de 1979, sobre a Lei de Defesa Nacional.
- Decreto-Lei n.º 20/82, de 28 de Janeiro, a definir as competências e atribuições do CEMGFA e a reestruturar o EMGFA.
- Lei Constitucional n.º 1/82, de 30 de Setembro, relativa à primeira rescisão constitucional.
- Proposta de Lei n.º 129/II, de 30 de Setembro de 1982, sobre a Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas.
- Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro de 1982, Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas.

Obras Específicas

- AMARAL, Freitas, *A Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas, textos, discursos e trabalhos preparatórios*, Coimbra, Coimbra Editora, 1983.
- GUEDES, Armando Marques, “A Segurança, a defesa nacional, as Forças Armadas e os cidadãos numa perspectiva constitucional”, *Nação e Defesa*, separata n.º 19, JUL-SET, p. 48.
- SANTOS, José Loureiro dos, “Grandes tarefas das Forças Armadas”, *Baluarte*, Setembro/Outubro, 1976.
- SANTOS, José Loureiro dos, “Reestruturar as Forças Armadas – Tarefa Prioritária”, *Baluarte*, Julho/Agosto, 1976.
- SANTOS, José Loureiro dos, “Elementos de estudo para um projecto de reestruturação das Forças Armadas, tendo em vista o cumprimento das suas tarefas”, *Baluarte*, Novembro, 1976.
- SANTOS, José Loureiro dos, Forças Armadas, Defesa Nacional e Poder Político, “*Estudos Portugueses*”, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1980.

AS FORÇAS ARMADAS E O TERRORISMO

*Comunicação apresentada pelo
Contra-almirante José Augusto de Brito,
em 25 de Janeiro*

1. INTRODUÇÃO

A evolução do ambiente estratégico internacional, em que o terrorismo transnacional tem vindo a assumir-se como uma das ameaças prioritárias, obrigou a uma reflexão sobre o emprego das Forças Armadas (FA) neste combate assimétrico. Exige-se cada vez mais a colaboração das FA com as Forças de Segurança (FS) na contenção do terrorismo em território nacional. Passou a haver uma maior sobreposição das missões intrinsecamente militares com as de manutenção da segurança, tornando-se necessário aprofundar e melhorar a articulação das FA com as componentes não militares da segurança nacional. Internamente, já houve participação em acções no quadro de eventos importantes ocorridos no país. Na frente externa, e no âmbito das organizações de que somos parte, Portugal tem vindo a colaborar em acções, entretanto desencadeadas, para combater a ameaça do terrorismo e da proliferação de armas de destruição maciça.

A legislação estruturante da Defesa Nacional veio dar resposta aos novos cenários em que se prevê a actuação das FA, passando a estar-lhes cometidas missões no âmbito da prevenção e do combate ao terrorismo. No entanto, ainda não foram adequados os mecanismos de cooperação entre os diversos intervenientes na prevenção e combate internos, aguardando-se uma iniciativa que, de forma abrangente e coordenada, integre as contribuições dos vários actores.

O presente tema será desenvolvido referindo: a actuação das FA na contenção do terrorismo, e, designadamente, a participação das forças armadas nacionais; o enquadramento legal existente para a sua actuação e a particularidade da Marinha neste âmbito; um possível conceito de acção das FA na prevenção e combate ao terrorismo. Finalmente, serão referidas algumas medidas desenvolvidas em âmbito militar.

2. ORGANIZAÇÕES DE DEFESA E O TERRORISMO

A NATO

Os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 vieram acelerar a implementação das medidas que, desde algum tempo, se encontravam em estudo na NATO.

O desenvolvimento das capacidades operacionais essenciais, assunto que há muito se arrastava no pilar europeu, passou a merecer prioridade mais elevada. Tratava-se, agora, de enfrentar uma agressão global cujas consequências passariam a moldar a actuação das FA aliadas.

A actividade terrorista internacional espalhou-se, ao longo dos anos, por vários continentes, tendo deixado incólume o território dos Estados Unidos. O que o 11 de Setembro veio demonstrar foi a audácia, a capacidade de planeamento e a eficácia das organizações terroristas ao levar a cabo um ataque a alvos simbólicos do poder norte-americano no seu próprio território. A partir daquela data, a prevenção e o combate ao terrorismo passaram a constituir, de facto, o grande objectivo das organizações multinacionais de segurança e defesa.

Na NATO, logo em 12 de Setembro, foi invocado, pela primeira vez na sua história, o artigo 5.º do Tratado do Atlântico, declarado o apoio aos EUA e implementadas medidas de defesa contra o terrorismo. Em Outubro de 2001, a Aliança desencadeou a Operação ACTIVE ENDEAVOUR (OAE), destacando as Forças Navais Permanentes para patrulhar e controlar a navegação no Mediterrâneo Oriental. Em Março de 2003, a OAE passou a englobar o Estreito de Gibraltar, para proteger os navios aliados valiosos em trânsito naquele estreito internacional. Posteriormente, a área de operações foi estendida a todo o Mediterrâneo. A utilização do Mar Negro por organizações terroristas poderá vir a aconselhar, também, a extensão da operação a este espaço marítimo. De momento, enquanto se questiona o enquadramento desta operação no artigo 5.º do Tratado, estuda-se a forma de legalizar a actuação das unidades nos espaços marítimos internacionais.

No campo doutrinário foi aprovado, em Setembro de 2002, o Conceito Militar de Defesa Contra o Terrorismo. Este documento estabelece os princípios orientadores, as opções militares e os procedimentos para combater a nova ameaça. Seguiu-se-lhe o Conceito de Operações ABLE GUARDIAN com o objectivo, entre outros, de integrar e coordenar as acções militares NATO e nacionais. Prosseguem, agora, os trabalhos para a elaboração de um Conceito de Operações de Contra-Terrorismo.

Em Outubro de 2002, foi formalmente lançada a NATO RESPONSE FORCE (NRF). Trata-se de uma força projectável, conjunta e combinada, pronta a actuar onde necessário, em elevado estado de prontidão e capaz de executar um amplo leque de missões. Entre estas, incluem-se o apoio às operações de contra-terrorismo e a colaboração em acções de controlo de danos após a ocorrência de agressões terroristas. Incluído na NRF, a Aliança passou a dispor de um batalhão, em alto estado de prontidão, dedicado à prevenção e controlo de danos resultantes da utilização de agentes nucleares, biológicos, químicos ou radioactivos (NBQR). Esta capacidade, ainda na sua fase de implementação, já foi utilizada no apoio aos Jogos Olímpicos de 2004, na Grécia.

O processo de gestão de crises não foi esquecido. O actual projecto do Manual

do Sistema de Gestão de Crises inclui medidas, civis e militares, dedicadas à prevenção, dissuasão, neutralização, contenção e recuperação de agressões terroristas.

A Protecção das Forças mereceu a atenção da Aliança, tendo sido promulgada, em Janeiro de 2003, uma directiva sobre a matéria. Para além dos atentados contra alvos civis que suscitam maior impacto na opinião pública, forças e unidades militares passaram a constituir alvos das organizações terroristas. Os teatros do Afeganistão e do Iraque têm demonstrado a importância que este aspecto deve merecer, quer na formação e no treino das forças, quer posteriormente na execução das operações.

Foram revistas as especificações dos exercícios aliados de modo adequar os requisitos de treino à necessidade de envolvimento das FA na contenção do terrorismo.

A NATO adequou o Sistema Integrado de Defesa Aérea (NATINEADS) às novas ameaças assimétricas. Implementou procedimentos adicionais para clarificar e coordenar responsabilidades, NATO e nacionais, na neutralização de aviões civis suspeitos de intenções terroristas. Surgiu, deste modo, o Conceito RENEGADE, com o qual se pretende actuar de forma eficaz na prevenção de ameaças terroristas que possam utilizar aviões comerciais como plataforma ou arma de ataque.

Em 2002, em Praga, foi acordado um programa ambicioso de reequipamento militar para fazer face à nova situação estratégica, constituindo o combate ao terrorismo um dos factores de desenvolvimento dos programas aliados.

Em complemento destas iniciativas nos domínios operacional, doutrinário e logístico, a Aliança tem vindo a apoiar países membros em acções preventivas durante a realização de eventos com impacto e visibilidade internacionais. Portugal, a Grécia e a Turquia beneficiaram deste apoio durante a realização do EURO 2004, das Olimpíadas e da recente Cimeira de Istambul. Neste domínio, e por se tratar de uma nova tarefa atribuída à Aliança, está em curso a elaboração da política que oriente e defina o tipo de apoio que a NATO deve proporcionar às nações aquando da realização de eventos com alta visibilidade.

A UNIÃO EUROPEIA

No âmbito civil, a UE estabeleceu medidas para combater as novas ameaças assimétricas tendo promulgado legislação e actuado em vários domínios. Tal desenvolvimento, tanto quanto se conhece, ainda não teve a correspondente contrapartida na esfera militar.

Na área logística, a implementação do EUROPEAN CAPABILITIES ACTION PLAN (ECAP) promoverá a obtenção de capacidades com influência directa no combate ao terrorismo. Portugal assumiu o compromisso de levantar um Comando de Operações Especiais, conjunto e multinacional, projectável e com capacidade de comandar simultaneamente vários grupos operacionais. Esta estrutura poderá vir

a ser empregue em missões nacionais, da NATO e da UE.

AS EUROFORÇAS

Em Outubro de 2001, numa das suas principais iniciativas, os EUA desencadearam o combate ao terrorismo transnacional através da Operação ENDURING FREEDOM (OEF), no Afeganistão. Foi constituída uma coligação que conta actualmente com a participação de dezenas de países. Posteriormente, noutras zonas do globo, têm sido desencadeadas operações complementares que concorrem para o mesmo objectivo global. Para além de países euro-asiáticos, a África tem sido alvo de especial atenção. As organizações terroristas passaram a actuar neste continente, servindo-se de países com uma estrutura governamental frágil para desenvolverem actividades de modo a sustentar logística e financeiramente as suas operações. Pretende-se com a OEF estancar a circulação dos agentes terroristas e impedir o fluxo comercial que suporta material e financeiramente as suas organizações.

Em 2002, os países que constituem as EUROFORÇAS – Espanha, França, Itália e Portugal – decidiram participar no combate ao terrorismo, destacando uma força naval (EUROMARFOR) para colaborar no controlo da navegação no Mediterrâneo Oriental (Operação COHERENT BEHAVIOUR). Seguidamente, acordaram em colaborar na OEF e transferiram aquela força do Mediterrâneo para a área do Corno de África. Posteriormente, a EUROMARFOR conduziu a Operação RESOLUTE BEHAVIOUR, complementando outras operações naquela área levadas a cabo por forças e unidades de diversos países. Em 2004, e embora não discordando da validade política da operação, a Espanha, como já o fizera relativamente às suas forças no Iraque, retirou os meios navais da operação. Por último, após a retirada recente da França, prevê-se interromper a operação em finais de 2004.

3. A PROLIFERATION AND SECURITY INITIATIVE

A utilização de materiais NBQR por parte das organizações terroristas terá consequências devastadoras. Para evitar a sua proliferação, e por iniciativa dos EUA, foi lançada, em Maio de 2003, a *Proliferation and Security Initiative* (PSI).

Pretende-se com esta actividade estabelecer princípios, padronizar procedimentos e implementar medidas para interditar a movimentação, por via aérea, terrestre ou marítima, de materiais ou tecnologias de destruição maciça que possam ser utilizadas por organizações terroristas. Portugal aderiu de imediato a esta iniciativa. Colabora activamente na discussão e elaboração dos seus documentos base e tem participado nos exercícios entretanto efectuados. Actualmente, a coligação é constituída por um núcleo de 17 países de 4 continentes a que se juntam outros com o estatuto de observador. A falta de suporte legal para legitimar

as acções de abordagem e vistoria dos meios suspeitos de transportarem materiais de destruição maciça constitui o maior obstáculo ao desenvolvimento da PSI. Ao à-vontade das autoridades dos EUA para actuar nos espaços internacionais opõe-se o tradicional comedimento dos governos europeus. De momento, procura-se estabelecer matrizes legais que permitam, tanto quanto possível, uniformizar e padronizar as modalidades de actuação por parte dos países aderentes. Nacionalmente, temos deparado com a inexistência de uma estrutura formal que, de forma eficaz, íntegra, coordene e controle a actuação dos diversos intervenientes no processo.

Em Abril, Portugal conduzirá um dos quatros exercícios anuais da PSI. O cenário prevê a interdição de um navio em águas sob jurisdição nacional. O exercício constituirá uma boa oportunidade para testar o funcionamento do Sistema da Autoridade Marítima, tendo em vista o seu papel fundamental na prevenção da proliferação por mar. Ajudará, simultaneamente, a reflectir sobre o tipo de estrutura mais adequada para auxiliar o processo de decisão a nível governamental.

4. AS FORÇAS ARMADAS NACIONAIS E O TERRORISMO

As FA portuguesas têm vindo a acompanhar as iniciativas e os desenvolvimentos acima referidos. Dentro das suas possibilidades, participam nas actividades operacionais que a NATO vem conduzindo na prevenção e combate ao terrorismo.

Portugal empenhou uma fragata na Operação ACTIVE ENDEAVOUR, em simultâneo com a sua atribuição à Força Naval Permanente do Atlântico (STANAVFORLANT). Fê-lo em 2002, em 2003 e novamente em 2004. Desde Março de 2003 passámos a contribuir, também, com aviões de patrulha marítima no Estreito de Gibraltar (STROG), na execução de missões de vigilância naquela sub-área da operação. Mantemos unidades tipo corveta prontas a actuar no STROG, sempre que nos for solicitado.

Devido a constrangimentos financeiros não foi possível atribuir unidades navais à EUROMARFOR para participar nas operações COHERENT BEHAVIOUR e RESOLUTE BEHAVIOUR. A nossa contribuição limitou-se à presença simbólica de um oficial no seu estado-maior. Em 2002, durante um período de 2 meses, participámos na Operação ENDURING FREEDOM, no Afeganistão, com um C-130, uma ambulância e uma equipa médica. Não se refere o actual empenhamento nacional na ISAF pois a missão desta força da NATO é distinta da missão das forças da coligação que executam a OEF. Enquanto a ISAF apoia as autoridades afegãs na manutenção da segurança, à força liderada pelos EUA estão atribuídas tarefas de contra-terrorismo. Para a NRF temos contribuído com unidades navais, terrestres e aéreas. A participação nacional nesta força será incrementada no período de 2005 a 2006 quando o comando da NRF for da responsabilidade do Quartel-General Conjunto NATO de Oeiras.

Como vemos, na frente externa, as FA têm vindo a colaborar com os aliados na

prevenção e combate ao terrorismo. O nível de participação reflecte, quer a disponibilidade permitida pelo sistema de forças nacional, quer as limitações decorrentes da situação financeira do país.

Internamente, e durante a realização do EURO 2004, as FA colaboraram em acções anti-terrorismo. A Marinha, o Exército e a Força Aérea, nas respectivas áreas de actuação, disponibilizaram efectivos e capacidades para colaborar no esforço comum, com a finalidade de prevenir a ocorrência de agressões terroristas durante a realização do evento.

O QUADRO LEGAL

Recentemente, procedeu-se a uma revisão da documentação que enquadra o emprego das FA. A nova realidade estratégica internacional não poderia deixar de influenciar o conteúdo dos novos documentos. Assim, o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) de 2003 veio realçar a necessidade de actuação em novas áreas ao considerar que *“O terrorismo transnacional apresenta-se, pois, como uma ameaça e, quando concretizado, como uma agressão externa, pelo que a sua prevenção e combate se inserem claramente na missão das Forças Armadas”*. O CEDN comete às FA *“capacidade para, em colaboração com as Forças de Segurança, na ordem interna, e em estreita relação com os aliados, na ordem externa, prevenir e fazer face às ameaças terroristas.”* e acrescenta a *“capacidade para, em conjugação com os aliados, prevenir e fazer face à proliferação de armas de destruição maciça.”* Ficou balizada, deste modo, a intervenção das FA na contenção do terrorismo na frente externa e no território nacional.

No seguimento do CEDN, o Conceito Estratégico Militar inclui no seu conceito de acção a luta contra o terrorismo. Complementarmente, o documento *“As Missões Específicas das FA 2004”* (MIFA04), definidas em CSDN em Outubro de 2004, identifica missões respeitantes à prevenção e combate às novas ameaças – a terrorista, o crime organizado e a proliferação. A intervenção far-se-á nos termos da lei e deverá complementar as capacidades das FS. Da revisão resultou um novo leque de missões e orientação para o emprego das FA. No entanto, há ainda um longo caminho a percorrer até se actualizar a legislação que legitime totalmente a sua actuação. Por exemplo, a Lei da Segurança Interna, que engloba a contenção do terrorismo em território nacional, continua a não fazer qualquer referência à colaboração das FA. Regressando aos conceitos, é lícito questionar em que situações uma ameaça externa, concretizada em território nacional, constitui uma agressão externa exigindo o envolvimento dos militares. Podemos imaginar situações em que as circunstâncias da ocorrência, a qualidade ou quantidade dos agentes envolvidos, ou as consequências dela decorrentes não justificarão o seu envolvimento. Conforme foi referido, os militares deverão complementar as forças e entidades primariamente responsáveis pela prevenção e contenção do terrorismo. Esta situação assume especial importância na actuação militar na área

terrestre do território nacional. Nos espaços aéreo e marítimo, quer pela falta de capacidade das FS, quer pela existência de um sistema coordenado de actuação no mar, a solução parece ter sido encontrada.

A nível governamental, a estrutura superior para a tomada de decisão foi recentemente estabelecida. Em Julho de 2004, dando cumprimento a um objectivo inscrito no CEDN, foi criado o Sistema Nacional de Gestão de Crises (SNGC). O SNGC tem como objectivo apoiar o Primeiro-Ministro no processo da tomada de decisão e na sua execução em situações de crise. O seu preâmbulo refere que *“os actuais riscos e ameaças expressam-se sob novas formas, de onde se destacam as acções de natureza terrorista e a utilização de meios de destruição maciça.”* Do gabinete de crise fazem parte o MDN e o CEMGFA. Até agora ainda não foi exercitada esta nova estrutura.

A participação das FA na Protecção Civil mereceu a atenção do Governo e da Assembleia da República na década de 90. Em 1991, através da sua Lei de Bases, foram as FA incluídas na Protecção Civil. São agentes da Protecção Civil o Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil (SNBPC), as FS, as FA, o SAM e o Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM). A Cruz Vermelha Portuguesa (CVP), não sendo agente, exerce funções de protecção civil nos domínios do socorro e assistência sanitária e social. Em 1993, através de outro diploma, foi regulamentado o exercício de funções de protecção civil das FA em caso de acidente grave, catástrofe ou calamidade. O processo culminou com a promulgação de uma directiva do CEMGFA e planos de acção dos Ramos. As tarefas a executar pelos militares abrangem o rescaldo de incêndios, a montagem de acampamentos de emergência, o fornecimento de pessoal especializado no campo da saúde, a busca e salvamento, o fornecimento de meios de transporte, a reabilitação de infra-estruturas, o fornecimento de alimentação, abastecimento de água e alojamento de emergência, a hospitalização e o apoio em telecomunicações. Já existe treino conjunto na área do controlo de danos, através da realização de exercícios sob a coordenação de órgãos do Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência e do SNBPC.

As consequências de um acto terrorista enquadram-se nas definições de acidente grave, catástrofe ou calamidade. Deste modo, há legitimidade para a actuação das FA no controlo de danos na sequência de agressões terroristas. Outra situação merecedora de atenção ocorreu imediatamente após os atentados de 11 de Setembro. O MDN solicitou o parecer da Procuradoria Geral da República (PGR) sobre se as FA poderiam ser incumbidas de *“...colaborar em missões de prevenção de riscos colectivos e de apoio ou reforço das medidas de segurança, a locais e instalações essenciais da vida nacional, em casos de agressão ou ameaça externas.”* O parecer da PGR foi positivo. No entanto, a dúvida subsiste: em que casos se está perante uma ameaça ou agressão externa?

Da análise da legislação constata-se que o enquadramento legal das FA na luta contra o terrorismo não é coerente, apresenta lacunas e revela aspectos que necessitam de clarificação. Quando, como e em que condições se deverá articular a

cooperação entre os diversos agentes continua por determinar. Há leis, como a Lei de Segurança Interna, que não consideram a colaboração dos militares na prevenção e combate ao terrorismo; os conceitos estratégicos e as missões das FA fazem-no; o parecer da PGR aponta para a legalidade do seu emprego em acções de prevenção e dissuasão. Importa, pois, enquadrar, através da revisão da legislação adequada, a intervenção dos militares nesta área. Há que definir as suas tarefas, as condições de intervenção, as modalidades de cooperação e coordenação, as relações de comando, assim como estabelecer as responsabilidades próprias dos diversos intervenientes no processo.

MARINHA: UM CASO PARTICULAR

Desde há muito que a actuação da Marinha na vigilância e fiscalização dos espaços marítimos tem a devida cobertura legal. Recentemente, o quadro legislativo foi actualizado, daí resultando uma melhor clarificação na articulação dos meios navais com as outras entidades e órgãos que detêm competências no mar.

Em 2002, mediante a promulgação de vários diplomas, foi criado o Sistema da Autoridade Marítima (SAM) e nomeada a Autoridade Marítima Nacional (AMN) que, por inerência, é o Chefe do Estado-Maior da Armada. Os órgãos com poderes de autoridade marítima, na sua área de competências, são a GNR, a PSP, a PJ, o SEF, a AMN, a Inspeção-Geral das Pescas, o Instituto da Água, o Instituto Marítimo-Portuário, as Autoridades Portuárias e a Direcção-Geral da Saúde.

O SAM tem por finalidade garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional e, entre as suas atribuições, inclui-se a da *“prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria”*. No seu preâmbulo é de realçar o seguinte – *“... é reconhecido especial relevo à intervenção gradual da Marinha nas denominadas “missões de interesse público”, nomeadamente no campo da aplicação e verificação do cumprimento das leis e regulamentos marítimos, em espaços de soberania ou jurisdição nacionais (entre outros, o controlo de navios, a fiscalização das pescas, o combate à poluição e repressão de outros ilícitos), cuja legitimidade reside ainda no direito internacional, que lhe confere instrumentos para o combate ao narcotráfico, ao terrorismo e tráfico de pessoas.”* Mais adiante refere que *“...pela adopção do novo conceito de autoridade marítima nacional como parte integrante do SAM, criam-se condições de garantia de uma maior eficácia dos meios afectos à Marinha no exercício das actividades anteriormente enumeradas em actuação singular ou conjunta, com outras entidade ou órgãos”*. A legislação é precisa quando aponta a Marinha como um dos instrumentos a utilizar no âmbito do SAM, quer em actuação singular, quer conjuntamente com os outros órgãos. A AMN depende directamente do Ministro da Defesa Nacional e é responsável pela coordenação das actividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela Direcção-Geral da Autoridade Marítima, na área de jurisdição e no quadro do SAM.

A Lei de Segurança Interna refere que “*exercem funções de segurança interna os órgãos dos sistemas de autoridade marítima e aeronáutica*”. A Marinha, entre outros órgãos, pode colaborar e apoiar as entidades que exercem o poder de autoridade marítima no âmbito das respectivas competências, constituindo-se como um dos vectores de apoio às actividades das autoridades policiais, de investigação e judiciais. Curiosamente, e embora referida naquela lei, não foi estabelecido um sistema da autoridade aeronáutica nem foi identificada uma autoridade aeronáutica que corresponda à Autoridade Marítima Nacional.

Conclui-se que, no âmbito das FA, só a Marinha dispõe de um suporte legal claro para apoiar a sua actuação no combate ao terrorismo no seu espaço de intervenção. Esta situação foi recentemente reforçada nas MIFA04 sendo cometida à Marinha, e apenas à Marinha, a cooperação no quadro institucional do SAM e referido o emprego articulado das capacidades navais e das que são próprias da autoridade marítima.

UM CONCEITO DE ACÇÃO

Os graves acontecimentos do 11 de Setembro alertaram as entidades responsáveis pela Defesa Nacional para a necessidade de atribuir maior prioridade à temática do terrorismo. Até aí, esta ameaça vinha sendo encarada de forma rotineira, analisando-se os actos perpetrados noutras áreas e acompanhando-se os desenvolvimentos que mereciam dos países e das organizações aliadas.

Imediatamente após os acontecimentos de Nova Iorque e de Washington, o CEMGFA suscitou o problema da legitimidade das FA para intervirem na prevenção e dissuasão do terrorismo. A PGR, como foi referido, considerou legítima a actuação das FA no apoio à segurança de instalações críticas para a manutenção do normal funcionamento do país. No entanto, a defesa contra o terrorismo não mereceu por parte do governo uma iniciativa interdepartamental, a exemplo do que aconteceu em alguns países aliados. Posteriormente, e em antecipação, foi constituído um grupo de trabalho, sob a coordenação do EMGFA, que elaborou um projecto de Conceito de Operações para Contenção de Acções Terroristas. Durante o processo o grupo deparou com alguns obstáculos, dos quais a falta de enquadramento legal para actuação das FA em ambiente interno constitui o facto de maior relevância. Outros, prendem-se com a responsabilidade dos intervenientes e com o estabelecimento das relações de comando em operações conjuntas. Esta situação não inviabilizou a colaboração pontual e sectorial das FA na prevenção do terrorismo durante o EURO 2004. Mas, sente-se a falta de um plano de prevenção e combate ao terrorismo que permita uma actuação integrada das forças militares e civis, defina o papel daquelas nas fases de ameaça e de agressão e que sirva de suporte ao necessário treino conjunto. Continua a aguardar-se uma actuação governamental que preencha esta lacuna na área da Segurança e Defesa.

A inexistência de um plano nacional de combate ao terrorismo não obsta a que

as FA apresentem o modo como perspectivam a sua colaboração. Nesse sentido, um conceito de actuação deverá: estabelecer os princípios orientadores para o seu emprego; definir a sua missão, as tarefas e as responsabilidades; identificar áreas de actuação dos ramos atendendo às suas especificidades e capacidades; tipificar as medidas a tomar consoante se actue dentro ou fora do território nacional.

A abordagem seguinte constitui uma das possíveis opções tendo em atenção a tradição e realidade nacionais.

PRINCÍPIOS ORIENTADORES DA ACTUAÇÃO DAS FA

As acções de prevenção e combate ao terrorismo são complexas e revestem-se de especial sensibilidade na frente interna. O objectivo final deste combate consiste em prevenir actos terroristas garantindo, simultaneamente, a manutenção das leis do Estado e dos direitos fundamentais dos cidadãos. O terrorismo configura um crime, previsto e punido pela legislação nacional – Código Penal – e pelo direito internacional. Estamos, pois, na área da responsabilidade das autoridades civis legítimas. Facilmente se depreende que às FA deverão ser atribuídas tarefas de apoio às forças policiais, complementando as valências orgânicas destas.

O combate anti-terrorista tem carácter permanente e exige perseverança dos agentes envolvidos. O sucesso depende da obtenção, em tempo oportuno, de informações sobre o modo de funcionamento, os processos de financiamento e apoio logístico e sobre o planeamento das actividades das organizações terroristas. As FA necessitam de obter e tratar as informações necessárias à condução das operações militares.

Actualmente, os serviços de informações militares não participam nos órgãos onde este tipo de informação é integrada, coordenada, analisada e difundida. Julga-se que a legislação sobre segurança interna terá, no futuro, de colmatar esta lacuna.

A lei prevê a participação das polícias, sob comando militar, em situações de estado de sítio e de emergência, em apoio das FA. É omissa quanto a relações de comando quando são estas a providenciar o apoio. Urge analisar esta situação, e, enquanto não for definida claramente a cadeia de comando conjunto, devem as forças militares actuar sempre sob comando militar.

Ao actuar em território nacional, poderão as FA defrontar-se com situações-tipo da responsabilidade das forças policiais. A utilização da força por parte de militares, naquelas situações, deverá merecer análise cuidada. As instruções devem ser claramente entendidas e consciencializadas pelos militares. No desempenho das suas tarefas, as unidades militares devem dispor de Regras de Empenhamento adequadas às situações, especialmente quando actuam na frente interna.

Para o sucesso das operações contribuirá a existência de planos de actuação conjuntos. Nestes, entre outros aspectos, dever-se-á dar especial atenção: à missão e tarefas; às áreas de responsabilidade; às capacidades; às relações de comando e instruções de coordenação, e, não menos importante, às regras de empenhamento.

Por último, e como sucede em qualquer operação militar, a execução de acções de contenção do terrorismo deverá ter subjacente um objectivo político preciso que fundamente e enquadre o envolvimento das forças militares naquele combate.

Na prevenção e contenção do terrorismo, a actuação das FA deverá pautar-se pelos seguintes princípios:

Na ordem interna, as FS são os primeiros responsáveis pela defesa anti-terrorismo. As FA não se devem substituir às FS;

As FA são responsáveis pela condução de operações de contra-terrorismo na frente externa, em colaboração com as FA aliadas ou coligadas;

As FA devem assumir-se como força de reserva em meios humanos e como geradoras de capacidades operacionais para colmatar as insuficiências ou complementar as valências das FS. Devem actuar de modo supletivo, sempre que se esgotar ou se preveja vir a esgotar a capacidade de intervenção das FS;

As FA só devem colaborar na luta contra o terrorismo quando a segurança das suas unidades, forças e instalações estiver assegurada. Apenas em condições excepcionais, com riscos devidamente assumidos pelas autoridades políticas e militares, deverão as FA quebrar esta regra;

As FA actuam de acordo com Planos de Acção conjuntos ou, na sua falta, caso a caso, de acordo com decisão e instruções governamentais. Nestes casos, os objectivos militares devem ser rigorosamente definidos;

A actuação das FA deve reger-se por Regras de Empenhamento precisas. As condições em que pode ser utilizada a força, designada-mente em território nacional, devem estar estabelecidas;

As FA actuam sob a cadeia de comando militar.

MISSÃO

A definição da missão das FA na prevenção e combate ao terrorismo decorre do CEDN. Trata-se de executar acções militares em colaboração com as FS na ordem interna, e em colaboração com os aliados e parceiros na ordem externa, com o propósito de contribuir para a segurança do território e dos interesses nacionais.

AS TAREFAS DAS FA

Um dos objectivos fundamentais do Estado português é o de manter a segurança da colectividade nacional e contribuir para a estabilidade e segurança internacionais.

Para atingir esse objectivo, as FA, no cumprimento de decisão do governo, deverão colaborar com as forças policiais no sentido de dissuadir, pela sua postura e pela capacidade de resposta, a prática de agressões terroristas no território nacional, ou nas áreas sob jurisdição nacional. Na frente externa, no cumprimento

de compromissos assumidos, colaborarão com as forças aliadas e com os parceiros na prossecução de objectivos comuns. Em ambos os casos deverão colaborar na minimização dos danos causados pelas agressões terroristas.

Nesse sentido, as FA deverão preparar-se para executar tarefas no território nacional (defensivas), na frente externa (ofensivas) e de protecção das forças e controlo de danos em ambos os casos.

DEFENSIVAS

Na modalidade anti-terrorismo, as FA poderão colaborar com as FS e outros órgãos na protecção de áreas vitais, como infra-estruturas de valor estratégico ou simbólico e instalações críticas para o normal funcionamento do país.

Uma das suas principais tarefas consiste na fiscalização dos espaços de soberania e jurisdição nacionais. A vigilância em profundidade, designadamente dos espaços sob jurisdição nacional, só pode ser eficazmente efectuada por meios militares, pelo que constitui uma área prioritária para o seu emprego.

As forças militares não devem descuidar a sua própria segurança. Importa, assim, implementar, treinar e melhorar as medidas de protecção das forças de modo a minimizar as vulnerabilidades do pessoal, do material e das infra-estruturas. Pelas suas consequências, assume especial importância a protecção dos sistemas de comando e controlo das estruturas de comunicações e de informações.

Deverá ser promovida a realização de exercícios conjuntos para melhorar a coordenação e cooperação entre forças militares, forças de segurança, os Agentes da Protecção Civil e outros órgãos governamentais.

A multiplicidade de tarefas a desenvolver na frente interna, as forças e serviços envolvidos, as responsabilidades dos diversos intervenientes, as áreas de actuação, a necessária coordenação e cooperação, e, não menos importante, o enquadramento legal, aconselham a elaboração de um Plano Nacional Anti-Terrorismo.

Dados os escassos recursos humanos e financeiros do país devem ser aproveitadas as capacidades especializadas, apenas disponíveis nalgumas forças, serviços ou ramos. Sempre que possível, deve ser promovida a formação, especialização e aperfeiçoamento em áreas comuns, de preferência em centros conjuntos militares e civis.

A interoperabilidade entre os sistemas militares e civis é condição necessária para a eficácia da actuação conjunta. A aquisição de equipamentos e sistemas para uso comum deve ter em atenção a necessária compatibilidade ou interoperabilidade.

OFENSIVAS

Na área do contra-terrorismo, vimos já que Portugal colabora em operações combinadas e conjuntas com aliados e parceiros. Nesta modalidade, as FA poderão participar em operações convencionais conduzidas em teatros de actuação de orga-

nizações terroristas. As unidades de Operações Especiais poderão ser empregues em missões não convencionais como, por exemplo, na acção directa contra bases, instalações e infra-estruturas daquelas organizações. Não é provável, e seria de muito difícil exequibilidade, a actuação autónoma destas unidades em operações de contra-terrorismo de responsabilidade nacional.

Vigiar e controlar os espaços de circulação utilizados pelas organizações terroristas constitui-se como uma das tarefas básicas, a executar em colaboração com os aliados ou parceiros.

O mandato para legitimar as operações, a definição das regras para o uso da força e a disponibilidade de forças e dos sistemas adequados às tarefas constituem os factores condicionantes do emprego das forças militares em operações ofensivas.

CONTROLO DE DANOS

A legislação sobre Protecção Civil estabelece as missões das FA em caso de acidente, de catástrofe ou de calamidade. A colaboração com os demais agentes encontra-se regulamentada, estão promulgadas directivas operacionais e realizam-se exercícios conjuntos. Estão reunidas as condições para que este tipo de apoio satisfaça os objectivos pretendidos. No entanto, os meios das FA destinam-se a satisfazer, prioritariamente, as suas necessidades operacionais e continuarão a ser escassos para acorrer às necessidades de socorro e protecção civil em geral. A crescente utilização de equipamentos especializados, a disponibilizar às unidades em missões externas, reduz a capacidade sobran-te para utilização no território nacional. Acresce que, de momento, as FA não dispõem de todas as valências necessárias a um bom desempenho, designadamente nas áreas da guerra química e biológica. Outras valências revelam deficiências. A obtenção de recursos, a formação e o treino na área NBQR constituem processos dispendiosos com programas de execução a longo prazo. Aliás, Portugal partilha esta situação com a grande maioria dos países da Aliança. Daí que a NATO preveja disponibilizar unidades e capacidades do Batalhão NBQR da NRF para apoio aos países em casos de manifesta necessidade. Tal já sucedeu aquando dos Jogos Olímpicos de 2004. No domínio do controlo de danos têm as FA vindo a combater a percepção, muito difundida no meio civil, de que se encontram devidamente equipadas para colmatar as deficiências que as organizações civis revelam. Trata-se de uma situação perigosa pois induz uma atitude de falsa segurança nas entidades civis responsáveis.

5. MEDIDAS EM DESENVOLVIMENTO

Como foi referido, não existe um plano nacional de contenção do terrorismo que estabeleça uma actuação de carácter multidisciplinar e interdepartamental.

Em antecipação, foi sentida por parte das FA, a necessidade de desencadear de imediato algumas acções de que se destacam as seguintes:

Na sequência da adequação do NATINEADS, foi estabelecido um canal de decisão nacional, ágil e directo, entre o nível de decisão político e o nível de execução militar. Pretende-se responder, em tempo oportuno, à ameaça colocada por aviões civis suspeitos de intenções terroristas;

É disponibilizada, com carácter permanente, uma equipa NBQR, com elevada prontidão, dotada de alguma capacidade de reconhecimento nuclear e radiológico, para apoio à Protecção Civil;

A FA têm vindo a colaborar com o SNBPC e CNPCE, através de exercícios, no sentido de melhorar os procedimentos de cooperação entre os agentes da protecção civil;

No âmbito da ECAP, Portugal assumiu o compromisso de levantar, até finais de 2003, um QG de Operações Especiais, conjunto e multinacional, dotado de capacidade de projecção. Continuam os trabalhos para satisfazer este compromisso, estimando-se que esta iniciativa venha a melhorar a nossa participação em operações de contra-terrorismo;

As forças e unidades militares executam acções de treino para testar, melhorar e adequar as medidas de alerta e os seus planos de segurança. Tem havido, também, um incremento de acções de sensibilização e de formação do pessoal na área da prevenção contra o terrorismo;

Os cenários dos exercícios passaram a incluir objectivos de treino na luta contra o terrorismo e na área da protecção das forças;

Está em desenvolvimento o processo de actualização do Sistema Integrado de Alerta Nacional (SIALNAC) com participação activa de militares;

Desenvolvem-se estudos sobre o modo de actuação das FA na contenção do terrorismo.

6. CONCLUSÕES

Em resumo, na frente externa, as FA participam no combate global contra o terrorismo, empregando unidades e capacidades de acordo com as suas disponibilidades e os recursos financeiros postos à sua disposição. O papel das FA no combate ao terrorismo exercer-se-á, primordialmente, através da vigilância e do controlo do espaço de circulação das organizações terroristas, assim como da neutralização das suas bases, infra-estruturas e outros meios de apoio. Indirectamente, a sua contribuição para a PSI contribuirá para o objectivo global da contenção da actividade terrorista. A actuação das FA terá carácter conjunto e combinado, sob a égide das organizações de segurança e defesa de que Portugal faz parte.

No território nacional, a actuação das FA justificar-se-á em situações de ameaça ou de agressão, quando se preveja a insuficiência das capacidades dos agentes não militares para as prevenir ou conter.

A multiplicidade de intervenientes na luta contra o terrorismo, e a necessidade de integração e coordenação de esforços, exige a elaboração de um Plano Nacional Anti-Terrorismo.

A especificidade e sensibilidade da actuação dos militares na luta contra o terrorismo na frente interna requer legislação adequada. A Marinha encontra-se numa situação privilegiada devido ao quadro legal existente que lhe permite uma colaboração estreita com os órgãos do Sistema da Autoridade Marítima.

Na área logística, ao reequipamento das FA corresponderá um apoio mais eficaz aos outros agentes na prevenção e dissuasão do terrorismo. Nesta área há que aproveitar economias de escala na obtenção de sistemas de utilização comum.

A formação e treino conjunto das forças militares e policiais deverá constituir um objectivo permanente.

Para terminar, julgo ser de realçar que o passo fundamental na contenção do terrorismo consiste na permanente consciencialização por parte de todos os intervenientes, desde os decisores políticos aos agentes executivos, de que a sua abordagem carece de uma visão global, multidisciplinar e multidepartamental. Sem esta consciencialização, as sociedades democráticas caminharão paulatinamente para o fracasso, nesta luta que continuará a condicionar o seu dia-a-dia por muitos e muitos anos.

O ALMIRANTE MARQUÊS DE NISA O HOMEM E O SEU TEMPO

*Palavras de apresentação
do Presidente da Academia de Marinha,
Vice-almirante António Ferraz Sacchetti,
em 15 de Fevereiro*

Alguns anos depois de termos deixado o Ultramar, quando nos preocupávamos em encontrar um novo projecto nacional para Portugal, mobilizador, era frequente olhar para a História, recordar o Ciclo da Índia, o do Brasil e o de África, e frequentemente referir que agora não havia outra alternativa senão regressar à Europa a que tínhamos voltado as costas durante os cinco séculos que haviam durado aqueles ciclos.

Felizmente, esta maneira de pensar, incorrecta e redutora, tem ultimamente sido revista e a sua clarificação está bem expressa nas mais recentes versões do Conceito Estratégico de Defesa Nacional, nomeadamente na de 20 de Janeiro de 2003 (Data da publicação em *Diário da República*).

Portugal sempre foi europeu e atlântico, mesmo que a esta atlanticidade se atribuam significados diferentes, todos impostos pela posição de Portugal no mundo: o da opção transatlântica da defesa ocidental, euro-americana, ou o do interesse de Portugal em acompanhar a Europa em processo de integração, ou ainda o do interesse nacional em manter e aprofundar as relações históricas e culturais criadas há cinco séculos.

Na verdade, Portugal nunca deixou de participar nos assuntos europeus, nem conseguiu evitar ver-se envolvido nos conflitos entre as grandes nações europeias.

São inúmeras as intervenções portuguesas que antecederam a nossa actual participação nos conflitos da Bósnia e do Kosovo.

Entre os muitos acordos estabelecidos durante a I Dinastia e as duas guerras mundiais do século passado, recordam-se apenas alguns dos mais importantes episódios da História da nossa presença no Mediterrâneo, região onde mais se notabilizou o marquês de Nisa:

- 15.06.1500 Partiu para o Mediterrâneo uma armada de 30 navios do comando do conde de Tarouca, para apoiar Veneza contra os Turcos.
- 01.04.1534 Partiu para o Mediterrâneo uma armada de 36 navios, em apoio de Carlos V contra Barba-Roxa (nela embarcou D. João de Castro, mais tarde Vice-Rei da Índia).

- 25.07.1716 Partiu para o Mediterrâneo uma esquadra de nove navios do comando do Conde de Rio Grande, para auxiliar o Papa e Veneza contra os Turcos.
- 28.04.1717 Largou para Corfú uma armada de dez navios do comando do conde de Rio Grande, para apoiar o Papa e Veneza contra os turcos. Participou na Batalha do Cabo de Matapan.
- 19.06.1784 Uma armada de quatro navios integrou a força combinada contra Argel.
- 18.04.1789 Partiu para Gibraltar uma armada de seis navios do comando do coronel do mar José de Melo Breyner.
- 16.06.1792 Partiu para o Mediterrâneo uma armada de cinco navios do comando de José Sanches de Brito, para auxiliar Espanha contra a França.
- 20.09.1793 Partiu em auxílio de Espanha uma força expedicionária sob o comando do chefe de divisão Pedro Maria de Sousa Sarmento, composta por 14 transportes de tropas escoltados por duas naus e uma fragata.
- 13.01.1794 Regressou de uma missão de cruzeiro em Gibraltar, uma força de três navios.
- 19.09.1795 Largou para o Mediterrâneo a esquadra de cinco navios do marquês de Nisa, que se celebrou ao lado de Nelson, contra os franceses. Foi reabastecida mais de que uma vez por outras esquadras, até 1799.

Para além destas missões, realizaram-se muitas outras acções contra os piratas do Norte de África e ainda algumas viagens de cortesia, incluindo as destinadas a levar ou a trazer personalidades da realeza para a celebração de casamentos entre a Coroa de Portugal e a de outras nações europeias.

Ora hoje a nossa conferência é precisamente sobre “O Almirante Marquês de Nisa: O Homem e o Seu Tempo” e vai ser proferida pelo Comandante (recém promovido a Capitão-Tenente e a quem felicito pela promoção) Jorge Manuel Moreira da Silva.

Informo ainda que Marquês de Nisa foi o patrono do curso de cadetes que ingressou na Escola Naval no ano de 1983.

*Comunicação apresentada pelo Capitão-tenente
Jorge Moreira da Silva, em 15 de Fevereiro*

Gostaria, em primeiro lugar, de manifestar o meu profundo regozijo pela honra de me poder dirigir a esta distinta assistência nesta nobre e reputada Academia.

Embora constitua um verdadeiro privilégio, falar de uma figura com o calibre do Almirante Marquês de Nisa afigura-se uma hercúlea tarefa, tanto mais que a sua vida e a sua obra foram, já, objecto de aprofundado estudo por parte dos nossos mais brilhantes académicos. É comum dizer-se que a Marinha do século XVIII está ainda pouco estudada, contudo, considero que os poucos trabalhos existentes sobre aquele período se revelam bastante completos e abrangentes. Menciono apenas dois nomes: o Comandante Marques Esparteiro, na sua exaustiva monografia intitulada, precisamente, “O Almirante Marquês de Nisa”, onde se deu ao paciente labor de compilar praticamente toda a documentação da época referente àquela insigne personagem, e o Almirante Cruz Júnior, que, no seu ensaio denominado “O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII”, nos traça um fiel e minucioso retrato do ambiente marítimo, naval e político que envolveu o nosso homenageado de hoje.

De facto, abordar a figura do Marquês de Nisa leva-nos, obrigatoriamente a fazer uma análise de vários outros aspectos com ele relacionados, como sejam: a política internacional, a concepção das estratégias marítima e naval portuguesas, a personalidade dos nossos governantes, o conceito das operações navais, e a natureza da aliança luso-britânica (ou, melhor dizendo, anglo-portuguesa – mais adiante debruçar-nos-emos mais detalhadamente sobre este pormenor). A poucos surpreenderei se afirmar que muitos destes aspectos, referidos ao final do século XVIII mantêm, hoje, uma desconcertante actualidade.

Não tenho, naturalmente, a pretensão de dar uma lição a tão douta assistência, entre a qual não será difícil encontrar pessoas cujos conhecimentos na matéria ofusquem o palestrante. Limitar-me-ei, então, a passar em revista a figura e o seu enquadramento histórico-social e naval, chamando a atenção para alguns aspectos específicos e partilhando com a ilustre plateia algumas breves reflexões. Isto sempre com a preocupação de não “repisar” demasiado o muito que já foi dito ou escrito sobre o assunto.

Comecemos, então, por uma rápida perspectiva da envolvente histórica:

Nos finais do século XVIII, o acontecimento mais marcante – e também o mais perturbador – no contexto europeu é, sem dúvida, o eclodir da Revolução Francesa, com o seu longo cortejo de reformas mas, sobretudo, de excessos, que farão voltar-se contra a França a maior parte das Coroas da Europa.

Portugal não é excepção. Fá-lo, porém, numa atitude passiva, por arrastamento. É que não obstante o choque causado em Lisboa pela notícia das execuções de Luís XVI e de Maria Antonieta, as quais – supõe-se – terão decisivamente contribuído para a loucura de D. Maria I, a verdade é que o Governo não tem qualquer interesse em envolver-se activamente no palco europeu. Acaba, no entanto, por fazê-lo, por pressão da Espanha, com a qual não deseja abrir hostilidades, ao participar na desastrosa campanha do Roussilhão e Catalunha. E veja-se a curiosa atitude dos nossos governantes da altura, que, na ânsia de agradar a uns sem desagradar a outros, declaram que Portugal participa com o estatuto de “colaborante”, sem estar, efectivamente, em guerra. (E eis uma postura que parece estar, ainda hoje, na moda).

Finda a campanha os chamados “nossos irmãos ibéricos”, que pareciam ansiosos por se entenderem com os franceses (tal como, ao longo dos séculos se tinham entendido), assinam uma paz separada com a França e abandonam Portugal à sua sorte. Aliás, passam a assumir uma postura totalmente hostil em relação ao seu aliado do dia anterior, como se tivessem estado à espera daquele pretexto.

Naturalmente, esta situação torna Portugal ainda mais dependente do apoio do seu tradicional aliado, a Inglaterra, e, como tal, uma presa fácil das exigências dos ingleses. Estes, desde sempre em guerra com a França, procuram garantir o auxílio, não desprezável, da Marinha portuguesa. Assim sucede em 1793, e novamente em 1794, com o envio de uma esquadra para o Canal da Mancha, onde Portugal normalmente não operava, e entre 1797 e 1799, com a realização de operações conjuntas na zona do Estreito e no Mediterrâneo. Naturalmente, mais do que contar com o concurso do poder naval português, muito pequeno quando comparado com o seu, interessava à Inglaterra envolver Portugal directamente na contenda, de modo a legitimar o pleno usufruto da sua costa e dos seus estratégicos portos. (E aqui sinto-me forçado a discordar da opinião do Almirante Cruz Júnior, para quem a Inglaterra consideraria o território português sem qualquer interesse estratégico. Seria, no mínimo, um erro desprezar a localização de um país que constituía uma verdadeira charneira entre o Atlântico e o Mediterrâneo e cujas águas eram um ponto de passagem obrigatória para as esquadras francesa e inglesa. O facto de a Inglaterra não ter aqui mantido tropas em permanência não significa que não estivesse pronta a intervir em caso de invasão, como já se vira em 1762 e como se viria, mais tarde, a verificar durante as invasões francesas. De resto, Lisboa já era utilizada como uma verdadeira base naval, onde os ingleses chegavam a armar os seus navios).

Refira-se que estas colaborações custavam a Portugal o empenho de cerca de um quinto dos seus navios de guerra, deixando consideravelmente desfalcadas as outras esquadras de que dispunha.

É do conhecimento geral de que Portugal tinha organizadas, na altura, 3 esquadras: a de “Guarda-Costa” que, como o nome indica, se destinava à protecção da costa continental portuguesa; a do Atlântico, destinada a proteger as linhas de navegação entre a Europa e a América, nomeadamente o Brasil; e a do Estreito – esta de carácter não permanente –, que fazia a protecção da navegação entre o Mediterrâneo e o Atlântico e conduzia acções contra os “ninhos” de piratas que infestavam o Norte de África. Depois de um intenso período de decadência sob os reis espanhóis e do longo desgaste das guerras da Restauração, a Marinha Portuguesa ressurgira, no século XVIII, primeiro sob a batuta do Marquês de Pombal, que investira consideravelmente no comércio marítimo e na sua protecção, e depois pela brilhante acção dos ministros Martinho Melo e Castro e Rodrigo de Sousa Coutinho, que não só se empenharam em dotar a Armada de novos meios, como também apostaram na sua reorganização. É assim que, na transição de século XVIII para o século XIX, Portugal surge como uma média potência marítima, com o poder de influenciar o desenrolar dos conflitos surgidos na época.

É neste contexto que surge o homem providencial, capaz de materializar, na sua acção, a política naval portuguesa: D. Domingos Xavier de Lima, mais conhecido como Almirante Marquês de Nisa.

Debrucemo-nos, então sobre a sua figura de homem e, sobretudo, de marinhaeiro.

D. Domingos Xavier de Lima nasceu a 30 de Dezembro de 1765. Foram seus pais D. Thomaz Xavier de Lima Nogueira Telles da Silva, 1.º Marquês de Ponte de Lima e 14.º Visconde de Vila Nova da Cerveira, e D. Eugénia Maria Josefa de Bragança, 2.ª filha dos quartos Marqueses de Alegrete. Sendo o quinto de seis irmãos e o segundo varão, não tinha grandes horizontes quanto aos títulos a herdar. Três caminhos se lhe apontavam para consolidar a sua nobreza: a Política, o casamento e a carreira das armas. Trilhou estes dois últimos, um, provavelmente, por encaminhamento familiar, o outro quase certamente por escolha própria, pois optou pela sua menos óbvia vertente: a naval.

Tinha apenas quinze anos quando se ofereceu como voluntário para embarcar na nau “Nossa Senhora do Pilar”, na categoria de “voluntário exercitante”. Este posto, criado em 1774, equivalia a grumete, mas dava acesso à carreira de oficial. Um ano mais tarde já tinha sido promovido a Tenente de Mar.

A sua atracção pelo mar, sem deixar de ser motivado por uma eventual vocação natural, não terá sido estranha ao prestígio de que gozava, na altura, a Armada Portuguesa, que, conforme atrás referido, beneficiara, a partir de 1770, da brilhante acção do ministro Martinho Melo e Castro, que a dotara de novos meios e investira na formação das suas guarnições.

Reflexo destes novos investimentos na Marinha foi a preocupação em criar um corpo de Oficiais de raiz. Surgem, assim, em 1782, a Companhia de Guardas-marinhas e a sua Real Academia. Ao receber ordem para frequentar a academia, D. Domingos tornou-se um dos seus primeiros alunos, embora esta formação apenas se destinasse a consolidar e a ampliar os conhecimentos que já possuía.

Em 1783 embarca, sucessivamente, na nau “Nossa Senhora do Bom Sucesso” e na fragata “S. João Baptista”, que serviam na Esquadra de Guarda-Costa.

Não tinha, ainda, vinte anos quando participou na sua primeira grande acção militar: o ataque a Argel, expedição conjunta de Portugal e da Espanha contra os piratas argelinos. Pela elevada competência que na altura já evidenciava, foi, pelo Comandante-Chefe, nomeado chefe do estado-maior da esquadra portuguesa. No fim da expedição era promovido a Capitão-tenente por decreto do Príncipe Real, D. João (futuro rei D. João VI).

De 1787 a 1789 serviu na Esquadra do Estreito e, a 16 de Dezembro desse ano, era, com apenas vinte e quatro anos, promovido a Capitão-de-Fragata. Foi, ainda, na zona do Estreito que comandou o seu primeiro navio, a fragata “Princesa do Brasil”, de 40 peças, integrada na esquadra do Tenente-general da Armada Ramires Esquível (futuro Visconde de Estremoz).

Esta rápida progressão na carreira não parecerá tão invulgar – não obstante as qualidades demonstradas por D. Domingos – se atentarmos ao facto de, como atrás referido, a Esquadra portuguesa ter, pouco tempo antes, beneficiado de um considerável reforço de meios, assim como da aquisição de novas estruturas de apoio. A esta expansão da organização juntava-se o tradicional elitismo na escolha dos oficiais, recrutados, por norma, dentro da Nobreza, o que mantinha uma fácil circulação dentro dos quadros superiores da Armada. Por fim, um decreto de 4 de Janeiro de 1790 passou à situação de reforma trinta e quatro oficiais gerais e superiores da Armada, permitindo, deste modo, uma rápida renovação dos quadros.

Refira-se, ainda, que, na altura, não era fácil encontrar oficiais vocacionados para o serviço naval, sendo a maior parte deles escolhida dentro dos efectivos do Exército. (É, aliás, por este motivo que na Marinha persistiam postos como o atrás referido posto de Tenente-General, que não tardariam a ser convertidos para as suas designações puramente navais). Com esta escassez de voluntários não admira que o Ministro Melo e Castro tenha recorrido ao concurso de oficiais estrangeiros, nomeadamente da marinha inglesa, para preencher as lacunas existentes. Para estes, a perspectiva de uma rápida ascensão, entre outros incentivos materiais, funcionava como um poderoso – se não mesmo irresistível – atractivo, suficientemente compensador para o desprezo a que eram votados pelos seus camaradas da Royal Navy, que os consideravam uma espécie de mercenários. Embora na sua monografia sobre o Marquês, o Comandante Marques Esparteiro se mostre muito crítico em relação a esta solução, a verdade é que ela se revelou bastante útil para cobrir as necessidades que se verificavam no quadro de oficiais, além de ter permi-

tido à Marinha Nacional beneficiar do profissionalismo e da eficiência tão característicos dos súbditos britânicos. De resto, viríamos a encontrar entre estes grandes exemplos de dedicação, bravura e mesmo de amor a Portugal.

A 21 de Novembro de 1790, D. Domingos casa com D. Eugénia Xavier Telles da Gama (sua sobrinha por via materna), e recebe o título pelo qual viria a ficar conhecido para a posteridade. É que D. Eugénia, sendo filha única, herdara de seu pai os títulos de 7.^a Marquesa de Nisa, 7.^a Condessa de Unhão e de 11.^a Condessa da Vidigueira. Refira-se que o primeiro Marquês de Nisa tinha sido o 5.^o Conde da Vidigueira, D. Vasco Luís da Gama, descendente directo do célebre descobridor do caminho marítimo para a Índia, pelo que a noiva herdara igualmente o título de 11.^a Almirante do Mar da Índia.

O título de 7.^o Marquês de Nisa foi formalmente oferecido a D. Domingos pelo Príncipe D. João, como presente de casamento. Os restantes títulos vinham-lhe, naturalmente, agregados. Foi deste modo que aquele que viria a ser um dos maiores Almirantes da nossa Armada uniu a sua descendência à do mais ilustre Navegador português de todos os tempos.

Promovido, com vinte e seis anos, ao posto de Capitão-de-mar-e-guerra, o já intitulado Marquês de Nisa recebe o seu segundo comando, a fragata “S. Rafael”, de 44 peças. Neste navio integrou a esquadra do Almirante Sanches de Brito, que se deslocou a Nápoles para transportar o Enviado Extraordinário junto ao Rei das Duas Sicílias. Ora, este enviado não era outro se não D. Lourenço de Lima, irmão do Marquês, que embarcou no navio por ele comandado.

Dera-se, entretanto, o eclodir da Revolução Francesa. Em 1793, Portugal acede a um pedido de auxílio da Inglaterra e prepara uma esquadra para enviar para o Canal da Mancha. Conforme atrás referido, embora o governo português não desejasse envolver-se directamente no conflito, de modo a não atrair sobre si as iras da França, não pretendia, de modo algum, perder os favores da sua poderosa aliada. D. Domingos integra a esquadra, no comando da nau “Vasco da Gama”, de 74 peças.

Como, porém, as acções navais não tiveram grande desenvolvimento (e a sua nau teve de regressar mais cedo, devido a danos sofridos durante um forte temporal), acabou por oferecer-se como voluntário para participar nas campanhas terrestres da Catalunha e Rossilhão. Aí, mais uma vez, a sua coragem e a sua presença de espírito valeram-lhe os mais rasgados elogios por parte do comandante das forças luso-espanholas. Contudo, após as primeiras vitórias, os desaires sucederam-se e o contingente português sofreu pesadas baixas, grande parte delas por efeito das duras condições climatéricas, da escassez de mantimentos e, sobretudo, devido à incompetência e à má vontade do comando espanhol.

Quando a campanha entrou num período de estagnação e os exércitos recuaram para o interior da Espanha, a sua incansável apetência por acção levou-o

a pedir a reintegração na Armada, o que foi aceite. Vemo-lo, assim, em 1794, a comandar a nau “Rainha de Portugal”, de 74 peças, que fazia parte da esquadra do Almirante Vale, em operações conjuntas com a esquadra inglesa de Lord Howe. Esta força conjunta efectuou a escolta a um grande número de navios na zona do Estreito.

Em 10 de Setembro de 1795, com trinta anos ainda incompletos, ascende a oficial general, com a promoção a Chefe de Divisão. Embora o Comandante Marques Esparteiro, na sua obra “O Almirante Marquês de Nisa” equipare este posto a Contra-almirante, será mais correcto, hoje, pelas suas competências, fazê-lo equivaler ao actual posto de Comodoro, o que de resto está de acordo com as cartas do Almirante Nelson, que designa por *Comodore* os Chefes de Divisão da esquadra portuguesa. Também Nisa, no seu diário, pelo menos uma vez designa por “comodoro” um dos seus comandantes com o posto de Chefe de Divisão.

Poucos dias depois da promoção, o Marquês é colocado no comando da sua primeira esquadra, uma força composta das naus “Rainha de Portugal” (cujo comando manteve até Dezembro de 1796) e “Princesa da Beira”, das fragatas “Ulisses” e “Tritão”, e do bergantim “Gaivota do Mar”, em cruzeiro na costa continental de Portugal.

A 5 de Junho de 1797 é promovido a Chefe de Esquadra (equivalente a Contra-almirante, designação que, mais tarde, viria a agrupar os postos de Chefe de Divisão e de Chefe de Esquadra.) e a 23 de Julho inicia o seu segundo comando de uma força naval. Esta compõe-se de sete navios: as naus “Príncipe Real”, “Rainha de Portugal”, “Afonso de Albuquerque”, “Medusa” e “S. Sebastião”; a fragata “Andorinha”, e o bergantim “Lebre”. Esta força actua não apenas na costa portuguesa mas também no Estreito, efectuando a protecção da navegação mercante nacional e cooperando com o almirante britânico John Jervis no combate aos corsários franceses. Neste período, porém, não se dão acções dignas de registo, a não ser a colaboração no bloqueio de Cádiz. Em Junho tinha sido travada a célebre batalha do Cabo de S. Vicente, entre as esquadras inglesa e espanhola, onde Sir John Jervis se tinha coberto de glória e conquistado o título de Conde de S. Vicente, mas onde não se verificara participação directa de navios portugueses. Contudo, estes estavam nas imediações e recolheram informações para uso dos seus aliados.

No final de Agosto desse mesmo ano, D. Domingos é nomeado Inspector da recém-criada Real Brigada de Marinha, que o viria a acompanhar nas suas futuras missões. A sua recente experiência em campanhas terrestres dava-lhe, de facto, uma certa afinidade com aquele corpo de infantaria de marinha antepassado dos Fuzileiros. Refira-se que este corpo, que também incluía artilheiros e lastradores, foi o primeiro de carácter exclusivamente naval, pois o Terço da Armada Real, que o antecederia, era formado por pessoal do Exército embarcado

No ano seguinte Portugal organiza uma divisão naval para ser enviada ao Mediterrâneo em auxílio dos ingleses e Nisa é colocado no seu comando.

Para melhor compreendermos o desenrolar das operações, passemos em revista o que de mais relevante se passou no âmbito das chamadas Guerras Revolucionárias:

Naquele ano de 1798 tinha a França acabado de se libertar do domínio Jacobino e do regime do Terror. Um jovem e ambicioso general chamado Napoleão Bonaparte, na ânsia de cimentar a sua glória e de alimentar as suas aspirações políticas, desembarcava no Egipto com o objectivo declarado de conquistar novos domínios para o seu país e, simultaneamente, fazer pressão sobre as possessões britânicas no Oriente. É provável que este visionário já sonhasse com um canal que unisse o Mediterrâneo ao Índico, a partir do qual pudesse cortar aos seus inimigos a Rota das Índias. Pelo caminho, assenhoreara-se da ilha de Malta, tendo de lá expulso os cavaleiros hospitalários.

No final do ano, com Napoleão ainda no Egipto, o Directório francês decide retomar a sua campanha de Itália e, a pretexto de vingar o assassinio do general Duphot, faz avançar os seus exércitos sobre Roma e coloca o Papa sob prisão. É nessa altura que a Inglaterra forma uma nova coligação contra a França, na qual marca presença, juntamente com a Áustria, a Rússia, a Turquia e o reino de Nápoles.

Além do bloqueio que a *Royal Navy* já fazia aos portos franceses e espanhóis, para evitar a saída das suas esquadras, são estas duas campanhas que vão, basicamente, condicionar as operações navais no Mediterrâneo, espaço marítimo onde, ao contrário do que muita gente pensa, Portugal tinha, já, marcado, em diversas ocasiões, importante presença naval, desde o estabelecimento de laços comerciais com Génova e Veneza, passando pelos ataques aos redutos de piratas barbarescos, até, por fim, já no princípio do século XVIII, ao combate às esquadras turcas em resposta aos apelos papais, acção onde pontua a gloriosa batalha do Cabo Matapan, em 1717.

Retomemos, então, o fio da narração:

A 5 de Maio de 1798, o Marquês de Nisa sai de Lisboa à testa de uma divisão composta pelas naus “Príncipe Real” (navio-chefe, de 90 peças) e “Rainha de Portugal”. Já em trânsito na costa portuguesa juntar-se-lhe-iam as naus “Afonso de Albuquerque” (de 64 peças) e “S. Sebastião” (de 64 peças), a fragata “Benjamim” (de 26 peças) e o bergantim “Falcão” (de 24 peças). Destes navios, só o “Falcão” era comandado por um português, estando os restantes sob o comando de oficiais ingleses em comissão na Marinha Portuguesa, quatro dos quais tinham o posto de Chefe de Divisão. Estes pormenores terão alguma importância no posterior desenrolar dos acontecimentos.

Refere-se, a título de curiosidade, que o Príncipe D. João tinha dado ordens expressas no sentido de não se hostilizarem os navios espanhóis, o que leva o Marquês a pedir instruções específicas sobre o que deveria fazer caso tivesse de se defrontar com uma força franco-espanhola, pois os combates em linha não permi-

tiam tal selectividade. Não há sinais de que essas instruções tenham, efectivamente, chegado e, de resto, o problema acabou por não se pôr ao Almirante português, mas aquelas ordens, mais do que ignorar as regras da guerra no mar, demonstravam o profundo receio e a falta de preparação do governo português para fazer face a um ataque dos seus vizinhos.

A 20 de Maio, estando em Lagos a preparar-se para se juntar às forças do Almirante Jervis, Comandante-em-chefe da esquadra inglesa no Mediterrâneo, Nisa recebe a ordem de seguir para os Açores, onde deveria aguardar a chegada do comboio da América. Poderemos ver nesta atitude um sinal de má vontade por parte do governo português, que desde a assinatura de uma paz separada entre a Espanha e a França, na sequência da campanha do Rossilhão, se via pressionado por esta última no sentido de interromper a colaboração com a sua velha aliada. No entanto, como atrás foi referido, as solicitações (ou melhor, as exigências) da Inglaterra desde o início das hostilidades com a República Francesa deixavam a Marinha bastante desfalcada, nomeadamente na Esquadra do Atlântico, que era indispensável para garantir a segurança da navegação entre o Brasil e a Metrópole. Por sinal, era naquela zona que mais se fazia sentir a acção dos corsários franceses, cuja fúria contra a nossa navegação aumentara exponencialmente desde 1793. Parece, contudo, ter havido, no mínimo, alguma descoordenação entre a Coroa e o Ministro da Marinha, pois numa carta dirigida ao Príncipe, o Marquês queixa-se desta série de ordens e contra-ordens, cuja responsabilidade o Ministro parecia querer imputar-lhe.

Seja como for, Nisa aproveitou este desvio para exercitar a sua força e ficar a conhecer melhor as qualidades náuticas dos navios que a compunham, anotando tudo meticulosamente no seu diário. Não chega a efectuar a escolta de qualquer comboio. A 9 de Junho recebe, finalmente, ordens para seguir para o Mediterrâneo.

Chega a Lagos, para reabastecer, no dia 30. Ali incorpora um brulote inglês – “*Incendiary*” – enviado por Jervis. Como é, provavelmente, do conhecimento geral, estes Navios incendiários, carregados de materiais inflamáveis ou explosivos, eram largados em chamas junto dos navios inimigos, sendo particularmente eficazes contra bloqueios ou esquadras fundeadas. Embora a sua origem seja, provavelmente, muito anterior, já no séc. XVI tinham sido utilizados, com assinalável sucesso, pelos ingleses contra os navios da Invencível Armada. Dois séculos depois, mantinham, ainda, a sua eficácia.

São, também, embarcados, no estado-maior da força, dois tenentes ingleses para auxiliar no serviço de sinais entre as duas esquadras que, naturalmente, utilizavam diferentes procedimentos. E logo ali se começa a ensaiar o regime de sinais da esquadra britânica. É importante referir a importância que Nisa atribuía a umas comunicações eficientes, de tal modo que, dali a não muito tempo, não hesitará em colocar sob prisão – durante algumas horas - um Oficial de Quarto que não respondeu com a presteza requerida a um sinal içado noutra navio. Embora este

rigor possa ser, por alguns, considerado excessivo diga-se, em abono da verdade, que D. Domingos nunca exigia mais dos subordinados do que de si próprio. Basta ver que nos longos dias passados no mar – conforme refere no seu diário – tinha o hábito de dormir vestido, para poder acorrer prontamente a qualquer eventualidade.

No próprio dia da chegada a Lagos, o Marquês larga com o navio-chefe para se encontrar no mar com Jervis. Durante o encontro recebe instruções para se ir juntar, no Mediterrâneo, aos navios do Almirante Nelson, ficando acordado que a esquadra conjunta ficaria sob o comando do oficial que tivesse sob as suas ordens maior número de navios, ou seja do comandante da esquadra inglesa. Ora, esta cláusula, já prevista num tratado luso-britânico de 1703, deixava a Inglaterra numa posição de permanente vantagem. Mas Nelson era, de facto, mais antigo, pois, embora tivesse menos tempo de Oficial General, fora promovido a Contra-almirante em Abril de 1797, isto é, dois meses antes do Marquês. Era, também, sete anos mais velho e tinha mais doze anos de experiência de mar. Além disso já tinha participado em quatro grandes batalhas navais e em cerca de uma vintena de acções de combate, que lhe haviam custado o olho e o braço direitos. Em termos de efectivos, o almirante britânico comandava forças cerca de cinco vezes superiores, tendo em conta não só o número de navios mas também o respectivo poder de fogo. Refira-se, porém, que as suas origens não eram nobres. Filho de um reitor de Norfolk, tinha recebido o título de Cavaleiro após a batalha do Cabo de S. Vicente e viria a receber o de Barão (do Nilo) depois do combate de Aboukir, do qual adiante falaremos.

Jervis também já estava ciente das instruções que o Marquês recebera no sentido de não hostilizar os navios espanhóis, além da preocupação de evitar um envolvimento directo com o grosso da esquadra francesa. Para este último efeito, prevendo a possibilidade de um encontro inopinado antes da junção aos navios de Nelson, reservara-lhe um fundeadouro seguro, de refúgio, em Gibraltar.

Ao nível do apoio logístico indica-lhe os estaleiros italianos onde poderá efectuar reparações nos seus navios e oferece-lhe os serviços dos hospitais militares ingleses para dar guarida aos seus doentes. Faz-lhe também algumas recomendações sobre o modo de manter a boa saúde a bordo, através de uma cuidada limpeza e controlo da higiene pessoal das guarnições, assim como da utilização de braseiros para combater os efeitos da humidade excessiva, técnicas que vinham a demonstrar muito bons resultados a bordo dos navios ingleses. Este pormenor dá-nos uma preciosa indicação sobre o avanço da Marinha inglesa no que se refere à aplicação do conceito de medicina preventiva.

Findo este encontro, D. Domingos regressa a Lagos, reabastece os navios e larga, sem demora, em demanda de Nelson.

Já no Mediterrâneo, procura obter informações do seu paradeiro em Lione (que actualmente conhecemos como Livorno) e em Nápoles, sendo informado que se encontra ao largo da costa do Egipto. Durante o trânsito perde o bergantim

“Falcão” que, devido a má manobra, abalroa a “Príncipe Real”. Encontra os navios ingleses a 24 de Agosto, ao largo de Alexandria, porto ao qual efectuavam bloqueio.

Pouco tempo antes, a 1 de Agosto, tinha sido travada a decisiva batalha do Nilo (ou de Aboukir, conforme os franceses a designaram, que é nome da baía onde o combate se travou). Nesta batalha Nelson destroçara a esquadra do Almirante Brueys quase por completo e frustrara a Napoleão o intento de conquistar o Egipto, numa clara demonstração de que o poder naval, não tendo capacidade de, por si só, ganhar uma guerra, poderá influenciar decisivamente as operações no terreno. Foi, então, por pouco que a Marinha Portuguesa perdeu a ocasião de participar naquele histórico combate. Dir-se-ia que o Destino se empenhava em evitar que Portugal partilhasse da glória britânica, o que, no fundo, até era bastante conveniente para o governo português que, envolvido em negociações de paz com a Espanha e a França, não desejava chamar as atenções sobre si! No entanto, Bonaparte (que só conseguiria escapar do Egipto um ano depois, furando o bloqueio, mas deixando os seus homens para trás), ao ter conhecimento da presença de navios portugueses naquelas paragens, convence-se de que estes tomaram parte na destruição da sua esquadra e jura vingança, prometendo que Portugal pagaria – cito – “com lágrimas de sangue” a afronta feita à esquadra francesa – fim de citação.

Como Nelson já ali não se encontrava (dirigira-se a Nápoles), o Marquês prossegue as suas diligências para o encontrar. Antes, porém, oferece os seus préstimos a Samuel Hood, comandante da força inglesa, tendo estes sido recusados (mais tarde, aquele queixar-se-ia ao seu Almirante de falta de colaboração por parte dos portugueses). Nelson escrevera, porém, uma carta onde, além de lamentar o facto das duas esquadras não se terem encontrado antes de 1 de Agosto, perdendo-se, desse modo, a oportunidade de destruir por completo a esquadra francesa, manifestava o desejo de que a esquadra portuguesa rendesse a inglesa no bloqueio, pois esta estava a atingir o limite da sua capacidade de sustentação. A verdade é que estas intenções já não chegaram em tempo útil e Hood não as soube – ou não as quis – transmitir. O que teria causado tamanho mal entendido? Problemas linguísticos ou relutância do comandante inglês, por uma questão de orgulho, em pedir ajuda aos portugueses antes de receber instruções específicas para o fazer? Como é sabido, não existia, na altura, um meio eficaz de transmitir ordens a média e a longa distância em tempo real, pelo que estas chegavam, muitas vezes, desfadas em relação ao evoluir da situação real. Os comandantes da “cena de acção” tinham, assim, ampla margem de manobra para agir de acordo com a sua iniciativa. Daí estar ainda em vigor a máxima “acima do Comandante, só Deus”.

A 15 de Setembro Nisa recebe, finalmente, as suas primeiras instruções válidas: efectuar bloqueio naval à ilha de Malta, cuja população se revoltara contra o ocupante Francês e tentar interceptar um navio de linha e duas fragatas franceses que tinham conseguido escapar de Alexandria. Para lá se dirige sem demora, embora já não chegue a tempo de evitar a entrada no porto de uma fragata fran-

cesa. Cumpre, no entanto, a sua missão com exemplar eficácia: no espaço de um mês nove navios são apresados e é prestado apoio militar e logístico aos revoltosos. Para assegurar um controlo efectivo sobre os acessos à ilha, os navios – e mesmo as suas embarcações miúdas – são colocados a patrulhar áreas muito próximas de terra, sujeitos a constantes flagelações pela artilharia inimiga, mas conseguindo, deste modo, frustrar as tentativas de furar o bloqueio que quase diariamente se verificavam. Porém, a guarnição francesa, fortemente entrincheirada, não se rende. Logo este pretexto é aproveitado pelos ingleses para comentarem, entre si – muito injustamente, diga-se –, a suposta incompetência dos portugueses na condução de acções independentes.

A 15 de Outubro chega a Malta uma força de quatro navios ingleses comandada pelo Capitão-de-mar-e-guerra Alexander Ball, a fim de render a já muito desgastada – e castigada – esquadra portuguesa.

Numa clara demonstração de arrogância e de falta de cortesia – atitude que se tornaria habitual por parte dos comandantes britânicos (com a implícita conivência do seu Almirante) em relação aos seus aliados lusos – Ball negligencia ostensivamente as deferências devidas a um oficial mais antigo, sem que alguma vez viesse por tal a ser repreendido. Entre as ofensas mais notórias encontra-se o facto de não ter mandado salvar ao distintivo do almirante português, quando a ele se juntou, tendo efectuado, porém, por sua iniciativa, salvas à passagem do chefe do governo provisório maltês, Emanuele Vitale, já em companhia da esquadra portuguesa e quando aquele já tinha recebido desta as devidas honras. Por outro lado, mostrou-se extremamente ofendido por não lhe ter sido dada a assinar a intimação de rendição à guarnição francesa da ilha. Pelos vistos considerava-se ao mesmo nível do Marquês! Face ao protesto apresentado por este, Nelson responde simplesmente que o considera um oficial mais moderno sob o seu comando e sem o poder de dar ordens a qualquer navio excepto aos que lhe forem formalmente por si atribuídos. Fica, assim claro que o almirante inglês, não obstante a ínfima – e, aliás, pouco clara – diferença de antiguidades que tinha em relação ao Marquês, não via a esquadra portuguesa como uma força aliada mas sim como um grupo de navios enviados para reforçar a sua própria esquadra. E servir-se-ia de todos os pretextos para demonstrar que esta força não tinha capacidade de operar autonomamente.

É já por demais conhecido o olímpico desprezo que os súbditos de Sua Majestade Britânica têm mostrado, ao longo dos séculos, em relação aos portugueses, povo que sempre consideraram inferior – basta ver o que sobre nós viria a escrever Lord Byron, já em pleno século XIX. Atrevo-me, mesmo, a afirmar que a Inglaterra via Portugal como parte integrante do seu império – chamemos-lhe protectorado –, pois controlava, já, a maior parte das suas manufacturas e era quem obtinha as maiores vantagens no comércio com as suas colónias. Não é, pois, de admirar, que Lord Palmerston, parlamentar e primeiro-ministro britânico do século XIX, viesse um dia a exclamar “*Portugal must always be English!*”.

Naturalmente, Portugal aproveitava o “guarda-chuva” protector da *Royal Navy*. No entanto, esta relação não deixava de ser claramente assimétrica e a Marinha Britânica via a sua congénere portuguesa como uma espécie de “tropa indígena” ao seu serviço, muito útil para o desempenho de tarefas menores que libertassem as suas grandes unidades combatentes para as grandes batalhas. Por muito que esta afirmação possa chocar e ofender os nossos bríos, devemos ter frieza suficiente para reconhecer – e aceitar – a crua realidade histórica.

Contudo, Ball não se mostraria mais competente do que o seu antecessor – muito pelo contrário –, pois em Março do ano seguinte os franceses conseguiram furar o bloqueio e abastecer as suas tropas, que durante dois anos manteriam a sua resistência. Naturalmente, este insucesso é ostensivamente escamoteado nas crónicas oficiais dos ingleses, e mesmo o Marquês de Nisa o atribui, muito diplomaticamente, ao mau tempo que forçara os navios britânicos a buscar abrigo.

Foi ainda ao largo de Malta, antes da rendição ter sido formalizada, que se deu, finalmente, o encontro com os navios de Nelson, tendo o Marquês mandado efectuar as devidas salvas. Uma vez rendido, retirou-se para fabricos.

Durante uma curta estadia em Nápoles, que Nelson, com grande injustiça, considera demasiado prolongada, Nisa tem a oportunidade de conviver mais de perto com os Reis das Duas Sicílias, nomeadamente com a rainha, pois o rei, tendo aderido à nova coligação convocada pela Inglaterra, em breve partia com o seu exército para combater os franceses. Na corte, os seus refinados modos e o seu cativante cavalheirismo prestam um inestimável serviço à diplomacia portuguesa e, por conseguinte, ao bom nome de Portugal.

Pouco tempo permaneceu em terra, pois a 15 de Novembro Nelson decide fazer um desembarque em Lione para auxiliar o rei de Nápoles na sua tentativa de expulsar os franceses de Roma e pede a sua colaboração. D. Domingos acorre prontamente, depois de ter apressado as reparações dos seus navios. A cidade rende-se, sem combate, a 29 do mesmo mês.

Entretanto, três navios portugueses – a nau “S. Sebastião”, a fragata “Benjamim” e o bergantim “Balão” – são empregues no bloqueio de Génova e na vigilância do porto de Toulon, sob as ordens do Capitão-de-Mar-e-Guerra Troubridge. Isto veio criar um conflito hierárquico, pois o comandante de um dos navios portugueses – o inglês Simpson Mitchell – tinha o posto de Chefe de Divisão. Nelson, porém, ignorou completamente as reclamações, pois, conforme o demonstrou nas suas cartas, tinha um verdadeiro desprezo por estes oficiais britânicos que buscavam no estrangeiro compensações materiais e uma ascensão mais rápida do que a dos seus compatriotas. E aqui talvez tenhamos de ceder um pouco no nosso orgulho patriótico, pois é já tradicional entre os portugueses uma certa tendência para inflacionar os postos. Além disso, diga-se, em abono da verdade – e numa altura em que as equivalências internacionais não estavam, ainda, completamente acordadas –, que os capitães-de-mar-e-guerra britânicos – a quem Nelson, com

alguma razão chamava “*our good brave captains*” – chegavam, em certas ocasiões, a ter sob o seu comando um número de navios superior ao da esquadra do próprio Marquês de Nisa, além de terem, atrás de si, uma maior e mais dura experiência de guerra no mar. O bravo almirante inglês considerava, mesmo, ridículo o apego que os Chefes de Divisão da esquadra portuguesa tinham à sua precedência, tanto mais que estes tinham ultrapassado em antiguidade os seus camaradas britânicos, normalmente bastante mais velhos, criando, igualmente, uma situação bastante delicada... No entanto, talvez a sua opinião fosse diferente se a situação se tivesse posto de modo inverso...

Neste espaço de tempo as tropas napolitanas, passados os primeiros êxitos, sofrem sérios reveses e os franceses avançam sobre Nápoles, cujo rei empreende a fuga, sendo recolhido a bordo do navio-almirante de Nelson (o Comandante Marques Esparteiro, na sua escrita emotiva, não hesita em apelidá-lo de cobarde, o que não me atrevo, de modo algum, a contestar. Tivesse tido, porém, o mesmo tempo para agir que teve a Família Real Portuguesa em 1806, deixando ordens para que os seus súbditos recebessem as tropas francesas como amigos, e talvez pudéssemos afirmar de que se tratara de uma brilhante retirada estratégica). Numa confusa série de ordens e contra-ordens, Nelson dá ao Marquês de Nisa instruções para, primeiro, deitar fogo à esquadra napolitana, e em seguida, face à insistência do Rei, para reaparelhá-la e trazê-la para mar aberto, a menos que a cidade caia nas mãos dos franceses ou que um golpe de estado destitua o governo, de modo a que aqueles navios não caiam nas mãos do inimigo. Ora, a verdade é que embora as tropas francesas ainda não tivessem entrado em Nápoles, já um levantamento popular tomava conta da cidade. Face à urgência da situação, o almirante português opta pela destruição, encarregando o Chefe de Divisão Donald Campbell da sua execução. Como o rei de Nápoles se mostra desagradado com este desfecho, Nelson imputa aos portugueses toda a responsabilidade da decisão, exigindo que o Campbell, que executara a ordem, fosse levado a Conselho de Guerra, não obstante as explicações apresentadas pelo Marquês. Mais tarde, desejando mostrar uma atitude elegante, pede, em nome da Rainha de Nápoles, que sejam levantadas as acusações que pesavam sobre aquele oficial.

No navio-chefe de Nisa tinham sido, entretanto, recolhidos os cardeais vindos de Roma, alguns diplomatas e várias outras personalidades, cuja estadia o Marquês custeava do seu próprio bolso. Pouco tempo depois, a nau “Rainha de Portugal” transportaria de Corfú para Trieste as princesas francesas Adelaide e Victória, que tinham sido obrigadas a fugir de Nápoles após a queda da cidade.

Entre Março e Junho de 1799 a esquadra portuguesa é dispersa em vários serviços de assistência à força naval britânica, de que se destacam os bloqueios a Cádiz, Egípto, Nápoles e Malta e as presenças em Minorca, Sicília e Liorne. Mais uma vez, surge o problema das inversões hierárquicas. Para obviar às reclamações, Nelson emite, a 13 de Abril, um inédito despacho, de acordo com o qual os chefes de divisão da esquadra portuguesa passam a ser considerados hierarquicamente

inferiores aos seus Capitães-de-mar-e-guerra. Além do facto da sua legalidade ser extremamente duvidosa, era uma medida no mínimo pouco diplomática, embora com algumas justificações de ordem prática, conforme atrás referido. Nas operações conjuntas dos dias de hoje sucede, aliás, com alguma frequência, serem colocados militares mais antigos sob o controlo operacional de outros mais modernos, sem que haja, contudo, “atropelos” nas respectivas antiguidades.

Não obstante estes desentendimentos, Nisa continua a mostrar-se solícito e, ainda naquele mês de Abril, oferece a Nelson os seus préstimos para convencer o baxá de Tripoli a abrir as hostilidades com a França – através do apresamento dos navios franceses surtos naquele porto e aprisionamento dos cidadãos gauleses que ali se encontrassem –, uma vez que os ingleses não tinham tido sucesso nas suas tentativas. Refira-se que a Inglaterra mantinha relações diplomáticas com os estados barbarescos do Norte de África, de modo a assegurar a livre passagem dos seus navios no Estreito, mas a França seguia uma política semelhante. Já Portugal, habituado a fazer valer os seus direitos pela força das armas, não tinha quaisquer escrúpulos em arcar com a impopularidade de uma acção de intimidação junto de um daqueles estados. Nelson aceita a oferta e faz chegar ao Baxá uma carta informando que tem sob as suas ordens uma poderosa esquadra portuguesa à qual não hesitará em dar liberdade para abrir hostilidades caso este persista com a sua conduta dúbia. É, então, enviada a nau “Afonso de Albuquerque”, sob o comando do chefe de divisão Donald Campbell, escolha que, provavelmente, se destinava a reabilitar aquele oficial aos olhos do almirante inglês. E a verdade é que Campbell não desmerece a confiança nele depositada. Face às hesitações do governador tripolitano, mesmo depois de lhe ter oferecido a oportunidade de estabelecer a paz com a Coroa Portuguesa, decide-se por uma demonstração de força, bloqueando o porto e atacando uma polaca de guerra, causando inúmeras baixas ao adversário. São também apresados uma fragata e um bergantim sueco capturado pelos mouros. Regista-se entre estas acções a tentativa de intromissão do cônsul de Espanha, que oferece a sua mediação no diferendo. Mas Campbell, muito habilmente, evita aceitar o que era, sem dúvida, um presente envenenado, pois os seus esforços tinham, por si só, convencido o baxá a ceder às suas exigências.

Dali a pouco mais de um mês, o Marquês voltaria a oferecer os seus serviços, desta vez junto do bei de Tunes, cujos navios continuavam a flagelar a navegação inglesa. Seria, para o efeito, enviado o Comandante Pinto Guedes, chefe do estado-maior da força portuguesa, a bordo do brulote inglês *Stromboli*. Ora, tal como Campbell, também o Comandante Pinto Guedes parece ter incorrido nas antipatias de Nelson, pois em cartas deste ao cônsul inglês em Tunes apresenta-o como sendo profundamente hostil em relação aos ingleses e solicita ao referido cônsul que faça todos os possíveis para lhe prejudicar a missão. Não são, porém, estas diligências que impedem o seu sucesso e o tratado de paz é, efectivamente, assinado. Mais uma vez, Nisa conseguia redimir um dos seus oficiais caídos em desgraça.

De facto, Pinto Guedes estava, já, envolvido num caso de suposta má conduta que levava o Ministro da Marinha de Portugal a ordenar o seu regresso. Não é necessária muita imaginação para supor que Nelson estaria por detrás desta inesperada ordem. No entanto, o Marquês desobedece e escreve ao Príncipe D. João, com quem parece ter uma relação privilegiada, e que lhe dá a desejada cobertura. De resto já tínhamos visto que não hesitava mesmo em queixar-se ao Regente do próprio Ministro da Marinha. Ao ver tamanha determinação, o Almirante inglês acaba por envolver-se em nova operação de charme, assumindo pessoalmente a defesa do chefe do estado-maior português. Não parece ter havido grande sinceridade da sua parte, talvez, sim uma postura algo interesseira numa altura em que necessitou dos serviços da esquadra portuguesa para prosseguir o bloqueio de Malta, conforme adiante referiremos, mas o caso acabou, efectivamente, por ser esquecido.

Entretanto, em Maio, o Almirantado britânico toma conhecimento da vinda de uma esquadra francesa, sob o comando de Brueys, para o Mediterrâneo. O seu intento seria o de se juntar a uma outra, espanhola, para, juntas, atacarem Minorca – onde estava sediado o comando britânico do Mediterrâneo – e a Sicília. Nelson manda reunir todos os navios, entregando ao Marquês o comando de uma divisão e ficando ele próprio a comandar a outra. É nesta altura de convívio mais próximo que as relações entre ambos se tornam mais amistosas, de tal modo que no final desse mês de Maio já Nelson afirma que considera o seu camarada de armas um verdadeiro irmão.

Na verdade, mesmo nas missivas que endereça a outras entidades, sempre o Almirante inglês mostra uma impressão favorável em relação a Nisa, independentemente de o considerar demasiado inexperiente em assuntos de Mar e deixa transparecer – isso sim – o seu ressentimento em relação aos oficiais britânicos que com ele servem. Nada parece, aliás, apontar para o prazer eventualmente sentido em ter sob as suas ordens alguém de nascimento mais elevado do que o seu. Pelo contrário, a sua atitude é sempre extremamente respeitosa, conquanto, para terceiros a apresentasse como tendo um certo carácter paternalista. Claro que, basicamente, Nelson procura servir o seu país e exaltar os seus compatriotas, enquanto, com alguma vaidade, promove a sua própria figura, daí resultando uma considerável dose de hipocrisia.

Não resisto, a propósito, a relatar um pequeno episódio que ouvi há uns tempos da boca de um dos descendentes do Marquês de Nisa:

Durante um jantar oferecido por Nelson a bordo do navio-chefe, este, no final da refeição, terá lançado por uma vigia os preciosos cálices de ouro nela utilizados, afirmando:

– Copos por onde bebeu o meu grande amigo Almirante Marquês de Nisa não serão postos a mais ninguém.

Ora, dizem as más línguas que sob a vigia estaria uma rede de abordagem que, providencialmente, terá aparado a queda da valiosa palamenta.

Este pormenor não terá, decerto, passado despercebido ao Marquês que, dias depois, retribuiu o convite. Desta vez, porém, o vinho foi servido em finíssimos – e não menos valiosos – copos de cristal, que Nisa, no final do repasto, despedaçou inequivocamente contra o pavimento, dando, deste modo, ao seu convidado, uma verdadeira lição de nobreza e de sinceridade.

Autêntico ou – mais provavelmente – fictício, eis um episódio que ilustra até que ponto a suposta amizade de Nelson em relação ao Marquês era, no seu essencial, feita de aparências.

Quanto ao temido ataque franco-espanhol, nunca chega a verificar-se e a esquadra francesa, seguida pelos navios de Lord Keith, adjunto de Jervis, acaba por recolher a Brest. Surge, no entanto, uma polémica entre Nelson e o Almirantado britânico por aquele se ter recusado a dirigir-se a Minorca. Supostamente tal recusa teria a ver com o romance vivido entre o almirante e Lady Emma Hamilton, a esposa do cônsul inglês em Nápoles. O mal-estar criado mais não é, de resto, do que um sintoma do clima de intriga vivido entre as chefias inglesas. Além disso, é sobejamente conhecida a atitude arrogante de Nelson em relação ao Comandante-em-Chefe, nomeadamente para com Lord Keith, a quem, aliás, se propõe enviar a esquadra portuguesa por considerar ser aquele o único a dar-lhe algum valor. Viria, mais tarde, a mudar de ideias, ao decidir retomar a pressão sobre Malta.

Em finais de Junho a esquadra anglo-lusa chega a Nápoles e desembarca forças para ajudar as tropas napolitanas do Cardeal Ruffo a tomar conta da cidade, embora a situação militar já estivesse decidida em favor destes. Nessa acção, que incluiu a tomada de Cápua e de Gaeta, toma parte um importante efectivo da Brigada Real de Marinha (cerca de 500 homens), não inferior ao contingente inglês, cujo importante apoio não é sequer mencionado por Nelson no seu relatório.

É nessa altura que ocorre o tristemente célebre episódio da execução do patriota napolitano comodoro Francesco Caracciolo, aderente à causa republicana, que Nelson tomou pessoalmente a seu cargo e à qual assistiram as guarnições portuguesas. O almirante inglês apressou-se igualmente em anular as vantajosas condições de rendição que o cardeal Ruffo dera aos republicanos de Nápoles, cujo levantamento ocorrera a reboque da invasão e das ideias revolucionárias trazidas pelas tropas francesas. Esta atitude traduziu-se num grande número de sentenças capitais, entre as quais a da ardente escritora portuguesa Leonor da Fonseca Pimentel, de quem o Marquês de Nisa chegou a receber correspondência. Presume-se que esta sanha repressiva de Nelson tenha sido instigada pelo convívio com os reis de Nápoles, que acolhera no seu navio-almirante e com quem privava desde os primeiros tempos do seu romance com Lady Hamilton.

A 25 de Agosto, D. Domingos vê ser-lhe, novamente, confiado o bloqueio de Malta, desta vez à frente de uma força combinada. Apesar da sua relutância em

reconhecer o mérito dos portugueses, Nelson não dispensa os seus serviços. Curiosamente, é a partir desta altura que este, nas suas cartas, abandona definitivamente o respeitoso tratamento de “*Sir*” ou “*My Lord*” que dispensava ao Marquês e passa a utilizar o mais cordial “*My Dear Marquis*”, conquanto já o tivesse feito em uma ou duas anteriores ocasiões. Refira-se, já agora, por uma questão de curiosidade, que Nisa, deixaria, a partir de Outubro, de escrever em francês ao almirante britânico, passando, então, a fazê-lo em língua inglesa, o que demonstra não só uma maior proximidade em relação a este mas também a aquisição de maior prática e desenvoltura naquela que é hoje a língua internacional.

Em Malta D. Domingos reencontra o Comandante Alexander Ball, agora nomeado governador da ilha, que, desta vez, o recebe com todas as deferências e com a amizade de um velho camarada. Esta mudança de atitude não terá, decerto, sido estranha ao facto de Nelson ter escrito a Ball uma carta onde, ao anunciar a vinda do Marquês, lhe tece – fruto da conveniência do momento – grandes elogios. Nessa mesma carta tivera o cuidado de ordenar ao seu subordinado que desembarcasse e se colocasse à testa das forças maltesas, evitando–lhe, deste modo, a contrariedade de se submeter às ordens do almirante português.

Neste período registre-se a menção que o chefe de divisão Donald Campbell faz, numa das suas cartas, ao conceito de guerra psicológica, que ele designa por “guerra do papel”, devido à intensa actividade panfletária desenvolvida quer pelos franceses quer pelos patriotas da ilha. A notícia de que 2 navios franceses tinham deixado o porto de Toulon com destino a Malta vinha excitar, ainda mais, os ânimos, embora sem sequência prática.

Mas eis que a 9 de Outubro o bergantim “*Gaivota do Mar*” chega com ordens do Ministro da Marinha para que a esquadra portuguesa regresse a Lisboa. Mais uma vez questionamos a oportunidade destas ordens. Sendo um facto que a libertação de Nápoles estava consumada e que Portugal necessitava desesperadamente de disponibilizar navios para as suas operações de rotina, não é despiçando o facto do Governo estar, na altura, em negociações de paz com a Espanha e com a França, na tentativa de adiar o inevitável – a invasão estrangeira do seu próprio solo.

Face aos insistentes pedidos do seu camarada britânico que, desta feita, não lhe regateia elogios, e parece ter esquecido o pouco valor estratégico que atribuía à ilha de Malta, o Marquês retarda a sua partida até 13 de Dezembro, dissipando as suspeitas de Nelson de que estaria a ser negativamente influenciado pelos seus chefes de divisão. Depois de ter esperado, em vão, pela vinda de uma esquadra russa, os seus navios são rendidos, no bloqueio, por navios ingleses. Antes de partir recebe uma carta de agradecimento do Congresso de Malta e uma menção de apreço da Rainha de Nápoles. Dirige-se, então, a Trieste.

Ali chega, em Janeiro de 1800, vindo de Lisboa, um comboio de reabastecimento com mantimentos e – talvez o mais importante, pela necessidade que há muito se fazia sentir – dinheiro para a esquadra. Não era, naturalmente, o primeiro,

pois a sustentação dos navios naquelas paragens deles necessitava, para além das regulares deslocações de um bergantim a Lisboa. No diário e nas cartas do Marquês são mencionados pelo menos dois destes comboios, em Outubro de 1798 e em Novembro de 1799. Este último, no entanto, demonstra que o Governo Português tinha dado plena cobertura ao prolongamento da missão. A esquadra inicia o regresso a 12 de Fevereiro, chegando ao seu destino em finais de Abril.

Para trás ficava uma valiosa colaboração de quase dois anos com as forças inglesas. Parafraseando o ilustre Presidente desta Academia: não é feito notável deslocar, hoje, uma fragata para o Mediterrâneo durante seis meses, quando o fizemos, já, durante muito mais tempo – e com uma esquadra completa – há mais de dois séculos. Para que a História consagrasse definitivamente esta missão só faltou mesmo a participação numa grande batalha naval.

Já agora, um pequeno aparte: ao contrário do que afirma a nossa tradição naval, o óculo dos galões de oficial – que os ingleses erradamente designam por “nelson’s eye” – não é uma herança da nossa colaboração com Nelson, pois o seu surgimento oficial é muito posterior a esta época. Embora não existam certezas quanto à sua origem, podendo ter sido uma estilização dos pedaços de galão retorcidos em artísticos arabescos que desde há muito ornamentavam as casacas militares, alguns especialistas fazem-no remontar a um episódio naval da Guerra da Crimeia. Também o alcaxe não foi um sinal de luto pela morte do grande almirante britânico, pois já era usado desde meados do século XVIII, para resguardar o uniforme do alcairão que escorria do cabelo dos marujos – este uma medida de higiene anti-parasitária. A sua cor escura destinava-se, naturalmente, a disfarçar as manchas.

Prosseguindo...

Tendo recebido oficialmente o reconhecimento da Coroa Britânica, o Príncipe Real agracia o Marquês de Nisa em carta régia de 6 de Junho. Para este, é o início de uma nova carreira:

No final de 1800, D. Domingos é nomeado embaixador na corte do Czar Alexandre I da Rússia, para onde se dirige, ainda a tempo de assistir à coroação daquele soberano. Ali, a sua gentileza, o seu cavalheirismo e a sua franqueza, aliados ao seu bom senso e ao seu tacto diplomático, muito contribuíram para ilustrar o nome de Portugal naquelas remotas paragens. Na Paz, tal como na Guerra, empenhava todas as suas capacidades para honrar a sua Pátria.

A sua brilhante carreira foi abrupta e precocemente interrompida quando, de regresso a Portugal, foi surpreendido em Königsberg por um ataque de varíola, ao qual não resistiu. A 30 de Junho de 1802, longe do solo pátrio, o grande Marquês de Nisa, Almirante da Esquadra portuguesa e gentil-homem da câmara de D. Maria I, deixava o mundo dos vivos.

Na sua curta – mas intensa – vida atingira o topo de uma carreira naval recheada de sucessos e recebera as maiores honrarias que a sua bravura, a sua lealdade e a sua virtude lhe haviam granjeado, entre as quais a Grã-cruz da Ordem de S. Januário de Nápoles, a comenda da Ordem de Santiago, o grau de Cavaleiro de Malta e a Granada de Ouro das campanhas do Rossilhão e Catalunha. Para os que tiveram a honra de servir sob as suas ordens ficava a imagem de um Comandante firme e disciplinador, mas incansável em velar pelo bem-estar dos seus subordinados contra tudo e contra todos.

Fiel servidor da Coroa, não admitindo nada que pudesse ferir minimamente a sua dignidade ou a honra do seu país, nunca se servira da sua alta nobreza para obter favores pessoais. Assim foi de tal modo, que a sua viúva, para não ter de deixar empenhada a sua família, se viu na contingência de apresentar uma petição ao Príncipe Regente para que o Estado assumisse as dívidas que o seu marido contraíra na Rússia no desempenho das suas funções. Era o mínimo de gratidão que se podia esperar da Coroa Portuguesa para com a memória de quem tão dedicadamente a servira.

Não deixa, pois, de ser estranho que nos cursos, colóquios e conferências sobre História Militar Portuguesa do Século XVIII, esta ilustre figura seja sistematicamente esquecida, tanto mais que a sua acção foi das poucas acções militares da época das quais nos podemos, efectivamente, orgulhar.

E muito mais incompreensível – tal como foi comentado pelo Almirante Cruz Júnior – é a própria Marinha, onde ele serviu, não ter ainda atribuído o seu nome a um navio – uma fragata que é hoje o que temos de mais parecido com os navios de linha onde o Marquês sempre fez a sua carreira. A atribuição do seu nome a um curso da Escola Naval, como em boa hora se verificou em 1983, é manifestamente insuficiente. Só o baptismo de um NRP “Almirante Marquês de Nisa” poderá fazer-lhe a devida justiça.

Claro que a pergunta não pode deixar de surgir: O MARQUÊS DE NISA FOI, OU NÃO, UM HERÓI?

Apesar do seu brilhante desempenho, sabemos que lhe faltaram dois importantes predicados para que a História o consagrasse como tal:

Um, conforme atrás referido, foi o facto de nunca ter participado num grandioso combate naval, embora por duas ou três vezes tivesse estado perto de o fazer...

O outro foi ter falecido de causas naturais.

Pois não merecia este grande Homem que o Destino lhe tivesse permitido tombar em combate, tal como permitiu ao seu companheiro Nelson?

E não teria este apreciado tê-lo ao seu lado em Trafalgar?

Sejamos realistas: mesmo que o Marquês na altura fosse vivo, é pouco provável que tivesse conseguido alterar o curso da dúbia e titubeante política externa portuguesa...

Não resisto, porém, a imaginá-lo, durante a primeira invasão francesa, a recusar, indomável, o embarque para o Brasil e a juntar-se, de armas na mão, aos poucos que tiveram a coragem de se opor às forças invasoras no seu triunfante passeio por um país em debandada.

Claro que tudo isto é apenas especulação. Mas se tivermos em conta que um herói é, antes de mais, um ideal, uma imagem daquilo que todos gostaríamos de ser e que nos inspira a dar o nosso melhor, todos concordaremos, decerto, que D. Domingos Xavier de Lima foi, pela sua figura de homem e de marinheiro, um exemplo a ser seguido.

Então não tenho a mínima dúvida:

O MARQUÊS DE NISA FOI, EFECTIVAMENTE, UM HERÓI.

... Ou, pelo menos, cabe-nos, a nós, fazer com que assim seja!

DA IMPORTÂNCIA DE DIU NOS TEXTOS QUINHENTISTAS PORTUGUESES PERCURSOS DE UMA PRESENÇA

*Comunicação apresentada pela Académica
Ana Paula Avelar, em 8 de Março*

Referenciar a importância da praça de Diu nos textos quinhentistas portugueses é revelar o modo como no Portugal da Expansão se espelhou um lugar, integrando-o na imagem construída de um espaço, que se pretende que seja *precisamente* representado. Esse lugar é parte integrante da geoestratégia político-militar dos monarcas portugueses, consideremos D. Manuel ou consideremos D. João III, e a sua nuclearidade desvenda-se através da consolidação da presença portuguesa no Índico.

Assim, ao assinalar “Da importância de Diu nos textos Quinhentistas Portugueses” pensar-se-ia de imediato no elenco dos que foram escritos, tendo como tema as batalhas travadas em Diu. Contudo, o meu propósito não é só o de enumerar, de um modo mais ou menos inventariável, os homens e os textos que se debruçaram sobre Diu, isto é, grosso modo, os textos que claramente evocam os combates travados pelo domínio de um espaço vital ao controle português, Cambaia. O meu propósito é o de elaborar aquilo que apelido ser uma “genealogia da evocação de um lugar”.

Mas historiemos sincreticamente a nossa presença nas águas de Cambaia, no lugar de Diu. Pela posição estratégica que ocupa, a qual permite controlar a navegação e comércio para o Mar Vermelho e Golfo Pérsico, Diu é, logo de imediato, intuído por D. Manuel como solo a dominar, até porque a presença portuguesa no Malabar e o controle português deste espaço tinha acentuado a sua posição-chave de controle do comércio com Malaca, com a porta de acesso aos produtos do Extremo-Oriente. Nos textos que se debruçam sobre o nosso domínio no Índico sinalizam-se os momentos nucleares da nossa passagem e presença naquele espaço.

O primeiro momento revela-se na pretensão portuguesa de diminuir a influência de Cambaia, quando o vice-rei D. Francisco de Almeida envia uma armada para combater a esquadra de Emir Hussein. Esta era o reforço oferecido pelo sultão mameluco egípcio ao rei local e procurava combater a nossa presença no Índico. D. Lourenço de Almeida, filho do vice-rei, seria enviado para deter estas forças inimigas dos portugueses, todavia pereceria no combate de Chaúl. Na sequência desta batalha e retaliando D. Francisco de Almeida trava, em 1509, uma batalha naval em Diu. A sua vitória representaria a supremacia portuguesa naqueles mares.

Um segundo momento desenha-se nos projectos políticos portugueses, quando no ano seguinte, o governador Afonso de Albuquerque obtém de Malik Aiaz, a autorização para aí estabelecer uma feitoria. Esta, porém, não ofereceria o reforço considerado necessário pela coroa à presença portuguesa naquelas paragens, procurando-se nos anos seguintes fortalecer-se a nossa permanência através da construção de uma fortaleza.

Coube ao governador Diogo Lopes de Sequeira intentar, em 1521, tal desígnio. Embora aportasse em Diu, não concretizaria, todavia, essa missão. É, aliás, afirmado que teria recebido dinheiro de Malik Aiaz para não cometer tal feito¹. Contudo, já após a morte deste capitão muçulmano, e sucedendo-lhe seu filho, o governador português Lopo Vaz de Sampaio procuraria de novo aí erigir uma fortaleza, fracassando no seu intento. Em 1528 Nuno da Cunha chefiaria, segundo o nosso cronista Gaspar Correia a *muy grande e mor armada que nunca se fará na Índia*². O combate às portas de Diu, acarretaria uma pesada perda de homens e fazenda e obrigaria, apesar da vitória conseguida na ilha de Bete, a que Nuno da Cunha não chegasse a atacar o coração daquela chave do Índico.

Só em 1535 se concretizariam os desejos portugueses, ainda que resultantes da iniciativa do próprio sultão do Guzarate. Face à ameaça mongol às fronteiras setentrionais do seu reino Bahadur Shah pede auxílio ao governador Nuno da Cunha. A contrapartida a este apoio, prestado por uma força capitaneada por Martim Afonso de Sousa, seria a construção de uma fortaleza em Diu. O apoio português seria concedido e amplamente evocado por este fidalgo português como razão de mercê. Os seus *trabalhos* são hiperbolicamente evocados na *memória* por ele escrita a D. Catarina. Aí são expostos e sublinhados a perícia e saber militar portugueses:

¹ É interessante o modo como Gaspar Correia assinala tal acontecimento, escrevendo na sua crónica sobre a figura de D. Manuel que: “ (...) se foy a Goa omde ordenou sua armada e fez prestes suas gentes e foy sobre Dyo(...) chegamdo a Dyo fez seu comselho da maneira que cometerya Dyo e per todos os mais dos capitães foy contraryado que tall nom fyzesse damdo cada hũum pera yso suas rezoas(...) (e ainda que alguns fidalgos tenham intentado acometer a fortaleza, esperando sendo seguidos. Os intentos foram infrutíferos e (...) sem se fazer mays nada se tornou (o governador) com sua armada pera Goa(...) E dypoys qamdo Diogo Lopez foy pera o reyno tymotyzado deste erro e gramde fama que lhe puseram ou defeyto/ que nom deyxara de pelear com Dyo senam por gramde peyta de dinheiro que lhe Mjliqyaz de Dyo deu (sendo penalizado pelo monarca por causa dos erros de seu governo).” Gaspar Correia, *Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1992, p. 123. O próprio Damião de Góis, na sua *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel* não deixa de referenciar este caso. Cf. Damião de Góis, *Crónica do felicissimo Rei D. Manuel*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1953, pp. 132-137. Este cronista não deixa de assinalar o facto de a batalha ter sido muito combativa e de como escreve: “(...) b cõmettida dambalas partes, nam houue nenhũa vela das nossas em que nam achassem muitos pilouros das bombardas dos imigos, com que todalas pdesadas, & obras mortas atte ho lume dagua estauam desmanchadas, & em algũas dellas se achãram passante de çinquo mil frechas(...)”, *Ibidem*, p. 137.

² Cf. Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Porto, Lello & Irmão-Editores, 1975, III, p. 390.

“(…) andei com ele (Bahadur Shah) todo o tempo que ele lá andou, passámos os maiores trabalhos e os maiores perigos que nunca homem passou, porque eles não tinham guardas no seu arraial, nem vigia de noite nem sabiam nunca aonde os inimigos estavam, que nos aconteceu entrarem doze mil de cavalo por uma porta e nós saímos por outra, que nunca o soubemos senão quando entravam; e por este descuido que eles tinham, nos era necessário termos as armas sempre vestidas, de dia e de noite, e nunca as tirávamos. Porém tinha ele muito bom gasalhado e muito bom tratamento em extremo, e ele trazia muito boa gente e mui grandes senhores consigo, e tudo isto era governado por mim, e se eles queriam alguma coisa dele vinham-se a mim, e duas vezes lhe salvei todo o seu exército, de que ele era muito em conhecimento.”

Na sequência do socorro prestado, e estando o reino livre de perigo, o sultão Guzarate começou a sentir que a presença de uma fortaleza portuguesa em Diu constringia a sua actuação. Evitou, por isso mesmo, cumprir o acordo celebrado, tendo levantado uma série de impedimentos à edificação da nossa cidadela. Os sucessivos retrocessos no avanço da empresa estiveram na base da morte de Bahadur Shah, em 1537, à mão dos portugueses na baía de Diu, quando ia ao encontro da embarcação onde estava Nuno da Cunha, a qual se encontrava fundeado na enseada. Este acontecimento é de tal modo marcante no historiar da presença portuguesa no espaço cambaiês que o vimos relatado não só nas nossas narrativas como nos próprios textos indianos⁴. Também nestes a narração dos acontecimentos pode ser acompanhada da representação pictórica. O interesse pelo *Outro*, sinónimo do exótico europeu, irrompe nalgumas das pinturas que chegaram até nós, como ainda recentemente ficou patenteado na exposição “Goa e o Grão-Mogol” realizada na Fundação Calouste Gulbenkian⁵. No próprio catálogo desta exposição podemos de novo rever uma pintura mongol, datada de 1603-1604, onde se retrata o afogamento do sultão Bahadur⁶.

Ao observarmos esta representação dos acontecimentos narrados nas crónicas é como que dada vida às palavras do historiador muçulmano Ferisha ao escrever a *History of the Rise of the Mahomedan Power in India*. As palavras que relatam esta

³ *Martim Afonso de Sousa*, Lisboa, Alfa, 1989, p. 72.

⁴ Veja-se a título de exemplo o que escreve Zinadim: “Os franges havia muito que cobiçavam a sua posse, e tentaram-no por diferentes vezes no tempo de Mélique laz e no de seus filhos, mas sem êxito, graças a Deus todo-poderoso. Porém, quando a vontade deles se encontrou com a vontade de Deus, isso não lhes foi difícil; depois Deus glorioso e excelso entregou nas suas mãos a força, e eles mataram (Bahadurxá), e deitaram o seu corpo ao mar. Certamente nós pertencemos a Deus e a ele havemos de volver!” Zinadim, *História dos portugueses no Malabar*, Lisboa, Antígona, 1998, p. 81. Cf. *Ibidem*, p. 125.

⁵ Esta exposição esteve aberta ao público de 8 de Junho a 5 de Setembro de 2004.

⁶ Cf. *Goa e o Grão-Mogol*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2004, p. 176.

morte afirmam: “(...) Bahadurxá levou a sua boa vontade até visitar o capitão a bordo, ia bordejando o navio no seu regresso, quando o barco se virou, e o rei caiu à água. Um europeu que a este tempo estava na amurada do navio, lançou-lhe um chuço que se lhe espetou no crânio, e ele logo foi ao fundo, morrendo assim afogado.”⁷ Na referida pintura que relata este afogamento constatamos que os marinheiros portugueses só se distinguem dos cambaieiros pela diferente forma de vestir. Com efeito, os seus traços fisionómicos não revelam a estranheza que as faces europeias suscitavam no espaço asiático⁸.

A morte de Bahadur provoca um declarado período de guerra entre o seu sucessor, Mahumud Shah, e os portugueses, apesar de Nuno da Cunha ter concluído a construção da fortaleza em Diu. A praça seria capitaneada por António da Silveira sendo logo em 1538 cercada por Khoja Safar⁹. As tropas portuguesas conseguem rechaçar este ataque e consolidar a nossa presença naquela chave do Índico. Em 1546 dá-se o segundo cerco a Diu, também caudelado por Khoja Safar.

As tropas sitiadas do agora *senhor* de Surate são compostas por forças guzarates, abissínicas e turcas em elevadíssimo número, o qual contrasta com a parca guarnição portuguesa, comandada por D. João de Mascarenhas, que, todavia, consegue repelir os sucessivos ataques.

O reforço das nossas forças, conseguido com a chegada de D. João de Castro, dá novo alento aos sitiados. Naquela que seria a batalha final são derrotadas as forças de Rumi Khan, actual chefe dos sitiados, filho do entretanto morto em combate Khoja Safar.

A presença portuguesa no espaço cambaiês é agora inquestionável, consolidando-se o domínio em terras indostânicas e sustendo-se as constantes ameaças. O memorial escrito em Dezembro de 1547 por D. João III ao Papa Paulo III, onde são relatados estes feitos, é disso manifesta prova¹⁰. Aliás esta publicitação do nosso domínio asiático junto do papado é prática corrente dos monarcas portugueses, e já em 1536 fora impressa, presumivelmente em Roma, uma missiva de D. João III a Paulo III, informando-o da posse de Diu pela coroa portuguesa¹¹. Este opúsculo será impresso igualmente noutras cidades europeias, como Viena e Estrasburgo, denunciando o interesse que estas notícias representavam para a Europa de então.

⁷ Passagem incluída na obra de Zinadim na edição por nós utilizada. Cf. Zinadim, *op. cit.*, p. 125.

⁸ Milo C. Beach destaca este mesmo aspecto no artigo que escreve sobre “Visões do Ocidente na Arte Mogol” no já referido catálogo. Cf. *Goa e o Grão-Mongol*, p. 177.

⁹ Este Khoja Safar era, segundo as crónicas, um renegado italiano, de origem albanesa, capitão do Sultão do Guzarate o qual receberá pelos seus serviços o potentado de Surate.

¹⁰ Apesar de se saber da sua impressão não conhecemos o texto completo da impressão do memorial joanino ao Papa, relatando a vitória de D. João de Castro e de D. João de Mascarenhas em 1546.

¹¹ *Serenissimi atque Inuictissimi Portugalliae 6 Algarbiorum Regis Literae, Ad Sanctissimum D N Paulum III Pont Max Super insigni Victoria, Rebusque feliciter in Oriente gestis*, citado por Francisco Leite de Faria, Estudos Bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977, p. 419.

A descrição dos cercos de Diu correria impressa através de relatos compostos nas línguas vernaculares europeias, como o italiano ou o francês. Estes textos partiriam de missivas redigidas em português por alguns dos intervenientes nos combates. Atente-se no resumo de uma carta de Nuno da Cunha intitulada *Nuoua della presa della gran Citta de Diu per lo inuittissimo Re di portogallo, & de lartegliaria, & grandissimo tesoro, che dentro vi si trou* datada de 1536 ou num outro opúsculo, que servindo-se da mesma fonte se publica em 1536-37 sob o título *IL SUCCESSO di una littera nuouamēte uenuta della presa del la grã Citta de DIU pelo Inuittissimo Re di Portogall, et de lartegliaria, et grandissimo thesoro, che dentro uisi trouoe*¹².

Também a notícia sobre o segundo cerco de Diu corre sob a forma de curto relato, conhecendo-se o *SUMMARIO DELLE COSE SUCESSE A' DON GIOVANNI DI CASTRO Governador del stato della India per il potentissimo Rè di Portogallo tanto nelle guerra contra lo Ydalcaon Signore della terra ferma qual è presso alla Città, di Guoa, come anche principalmente nella uittoria che hebbe rōpendo l'esercito del rè di Cãbaia, qual teneua assediata la fortezza della Città di Dio, oue era per Capitano di essa Don Giouan Mascharenhas, et l'hauua difeso dal detto exercito per spatio di otto mesi che era durato l'assedio*¹³.

Neste mesmo ano de 1549 saíam, em Paris, duas cartas sobre os sucessos portugueses na Índia, indicando o impressor no seu título que estas eram *Nouvelles des Indes. Par discours, au vray, de deux missiues, que l'un das grands seigneurs de l'Índie, enuoye à son amy. En l'üne est representé letriūphe magnifique, auquel le trescheualeureux Seigneur Don lehan de Craste, Gouverneur des Indes pour le roy de Portugal, entra en la cité de guoe, avec l'excellente reception que luy ont fait les les habitãs dicelle. Par l'autre, vous entēdrez les victoires merueilleuses qu'il a depuis obtenues contre e puissant Roy de Cambaye, & autres grands Seigneurs Mores: Ensemble les prises & sacagemens de la forteresse de Ponda, cité de patane, & autres places. Le tout diligēment Traduit de portuguez en nostre lãgue*¹⁴.

Mas toquemos a presença desta praça nos textos portugueses de Quinhentos. Nesta percepção de um *lugar*, Diu, e no desnudar da construção de uma imagem, é necessário esboçar aquilo que defino como sendo uma “genealogia de evocação”, integrando-a nos modos de escrita e reconstruindo as faces especulares que *narrativamente* se foram moldando sobre um espaço. O paulatino acontecer de uma presença portuguesa em Diu foi compulsado no historiar de um domínio português no Índico, seja em excursos, numa crónica mais geral de um tempo, o do século XVI português, seja como objecto autónomo e único de uma história, a de um

¹² Cf. Francisco Leite de Faria, *op. cit.*, pp. 423-424.

¹³ Este texto foi, aliás, traduzido por Raffaelella d'Intino e publicado com uma introdução de José Manuel Garcia, nos Livros Cotovia, no ano de 1995, com o título de *Sumário das coisas sucedidas a D. João de Castro, governador do Estado da Índia*. Publicação que surge no âmbito das efectuadas pela Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

¹⁴ Cf. Francisco Leite de Faria, *op. cit.*, pp. 479-480.

combate – os travados na praça de Diu –, ou de um homem – D. João de Mascarenhas ou D. João de Castro. A iminência da transmissão do acontecimento prende-se de imediato com o objectivo que preside à narrativa. Assim, naquelas que são as nossas balizas temporais, o período de Quinhentos, podemos sistematizar as imagens narradas de um lugar, Diu, evidenciando estruturadamente as tangências modelares expostas nos registos feitos sobre este espaço.

Sinópticamente elaborámos dois quadros que referenciam temporalmente, um, a primeira metade do século XVI e outro, a segunda. Não introduzimos as várias missivas trocadas entre alguns dos intervenientes nos acontecimentos narrados¹⁵, marquandoo como solo enunciatório o dos discursos que correram impressos ou que ainda que tenham permanecido manuscritos perseguiram esse fim. O propósito da impressão fixa as margens do escrito, alargando as fronteiras dos públicos a que se dirige. Referenciamos, deste modo, os textos que se destinavam a um público mais alargado e que procuravam transmitir as impressões de um lugar, a *convocação* de um feito¹⁶.

Descrição das deambulações por espaços orientais	Roteiros	Crónicas Régias	Descrição dos cercos de Diu	Poemas épicos
<p>► O Livro de Duarte Barbosa (1511-1516)</p> <p>► <i>Suma Oriental</i> de Tomé Pires (1512-1515)</p>	<p>► <i>Roteiro de Goa a Diu</i> de D. João de Castro (1538-1539)</p>	<p>► <i>Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)</i> de Gaspar Correia (1532-1533)</p>	<p>► <i>Commentarii Rerum Gestarum in India citra Gangem</i> de Damião de Góis (pub. Louvaine, 1939)</p> <p>► <i>Commentarius de rebus a Lusitanis in India apud Diu gestis anno salutis nostrae MDXLVI</i> de Diogo de Teive (pub 1548)</p> <p>► <i>De Bello Cambaico Ultimo Commentarii tres</i> de Damião de Góis (Louvaine, 1949)</p>	

¹⁵ O modelo epistolar serve um público claramente distinto, revelando este Portugal de Quinhentos o diálogo particular que o autor da carta estabelece com o destinatário. Para tal basta recordar a carta que Dom João de Mascarenhas capitão do 2.º cerco de diu escreveu ao Infante Dom Luis em que lhe dá notícia do dito cerco e de tudo o que nele aconteceu, ou as cartas de D. João de Castro sobre o mesmo feito. Para além da transcrição desta mesma carta por José Pereira da Costa, aquando da publicação pela Academia das Ciências em 1992 das *Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)*, também o investigador José Manuel Garcia, publicou um artigo na revista *Mare Liberum* em 1993 onde para além da transcrição paleográfica da referida carta, feita por Maria João Quintans, elaborou o seu contexto historiográfico. Aliás, saíria já no ano de 1995 nesta mesma revista um artigo deste mesmo investigador onde se inventaria, como o próprio título do artigo indica, “A Historiografia portuguesa Quinhentista do segundo cerco de Diu”. Cf. *Mare Liberum*, 9, Julho-1995, pp. 133-137. Apresenta-se neste artigo sincreticamente os textos que relatam este segundo cerco.

¹⁶ Nestes quadros referencio somente a primeira impressão, ainda que algumas obras tenham sido reimpressas ainda em Quinhentos. De igual modo não foram referenciadas as suas traduções

Mas observemos a matriz evocativa do espaço de Diu, onde sistematicamente elencamos e categorizamos sincreticamente as várias narrativas:

Detenhamo-nos um pouco mais sobre cada uma *tipologias* narrativas e explicitemos o modo como se *trasladou* um lugar. Logo nos primeiros périplos escritos por portugueses que vivenciaram o espaço do Índico e o notaram – referimos-nos aos textos de Duarte Barbosa e de Tomé Pires – deparamo-nos com a sinalização de Cambaia e a explicitação de Diu. O percurso é já conhecido. Estamos num tempo em que se cartografa o Índico aplicando-se não só a precisão, e para tal basta recordar a carta de Lopo Homem Reinel de 1519, mas também o detalhe.

Pautando-se pela concisão, os textos de Duarte Barbosa e de Tomé Pires referenciam as qualidades gerais do espaço e os costumes observados. Embora não sejam roteiros, denotadamente assinalam os lugares.

Pautando-se pela concisão, os textos de Duarte Barbosa e de Tomé Pires referenciam as qualidades gerais do espaço e os costumes observados. Embora não sejam roteiros, denotadamente assinalam os lugares.

As similitudes evocativas são por demais evidentes. Toquemos paradigmaticamente o Livro de Duarte Barbosa onde este afirma, relativamente à cidade de Diu, tomando nós a edição a edição crítica deste texto por Maria Augusta da Veiga e Sousa que: “É mui bom porto e de mui grande escala e de mui grão trato e navegação de naos que de todas as partes veem com todas sortes de mercadorias, a saber, do Malavar. Os deste dio navegam pera Adem, Meca, Zeila, Barborá, Magadoxo, Brava, Melinde, Mombaça, Xael e Ormuz e pera todo o reino. Do Malavar trazem aqui cocos, areca jagra, betele, cera, esmeril, ferro, açúcar de Batecalá, pimenta, gengivre e drogarias que de Malaca trazem, a saber, cravo, maça, noz, sandalo, brasil, canfre, almisque, ruibarbo, sedas e outras mercadorias que de muitas partes a Malaca veem. E de Chaul e Dabul lhe trazem grande soma de beirames e de beatilhas pera levarem à Arabia e à Persia; e daqui tornam levar, em retorno, panos da terra de algodão, seda, cavalos, trigo, grãos, gergelim e azeite dele e algodão, anfião (assi do que vem aqui de Adem com outro muito que se faz no reino de Cambaia que não é tão bom como o de Adem. E levam muitos chamalotes comuns e outros de seda que se fazem neste reino de Cambaia. E alcatifas grossas, tafetás, panos de grã e outras cores. E daqui levam as ditas cousas pera Adem e Meca, Ormuz e a todas as outras partes da Arabia e Persia, de maneira que

noutras línguas vernaculares, nem a introdução na totalidade ou parcialmente nas colectâneas de narrativas que correm na Europa de Quinhentos e que mostram a presença europeia nos palcos africanos, asiáticos e americanos. Recorde-se a colectânea de Ramúcio e o facto de nela constar a descrição da viagem de um veneziano a Diu em 1537-38 num momento em que se vivia sob a ameaça de um iminente ataque contra a presença portuguesa naquela praça.

este lugar é de maior trato que ha em todas aquelas partes, rende este lugar tão grá soma de dinheiro que é cousa por as mercadorias que em ele se descarregame carregam serem ricas. E trazem em retorno coral, azougue, vermelhão, chumbo, cobre, acafrão, pedra-ume, ruiva e aguas rosadas, muito ouro e prata em pedaços e em moeda”¹⁷

Para além do trato não deixou Duarte Barbosa de esboçar de que modo se organiza este espaço, o qual: “Nesta cidade tem el-rei de Cambaia um governador muoro que se chama Meleq’laz; é homem velho, muito bom cavaleiro, sesudo e mui sagaz e de grão saber; vive mui concertadamente; em todas suas cousas mostra ser de grande juizo.

Tem e faz cada dia mui grossa artelharia, a qual tem posta em dous mui fortes baluartes, a saber, um da terra e outro no meio do rio, que não pode nenhũa nao entrar senão por antr’eles, e de um a outro tem posta ãa mui grossa cadea; e tem Melequ’laz continuamente muitos bombardeiros e homens d’armas a quem paga grão soldo. Tem navios de remos mui concertados e assi muitas fustas e atalaias mui ligeiras, de remos. Vive sempre sobreaviso e arrecea muito o poder del-Rei nosso senhor.”¹⁸

Já D. João de Castro, um dos protagonistas dos acontecimentos que historicamente marcam a permanência portuguesa em Cambaia, anota meticulosamente o caminho de Goa a Diu. Fá-lo no seu roteiro sobre a viagem que empreendeu com o vice-rei D. Garcia de Noronha em (1537-38), aquando do socorro prestado a Diu no momento em que a cidadela portuguesa se encontrava perante a ameaça do cerco turco. Usando a experiência e evocando o seu saber, descreve as entradas dos rios. Aplicando a perspectiva geométrica, narra o lugar sem, no entanto, deixar de o debuxar.

Segundo ele: “Dio he cidade muito moderna, porem nobre e conhçida em todo o Vniverso.(...) A sua figua triangular, porque do angulo agudo que açima dise chamarse a ponta da fortaleza, saem dous lanços de muro muito compridos; hum deles corre ao longo da costa na uolta da loes sudueste ate emcomtrar com hum baluarte chamado de Diogo lopes sequeira, por combater por aqui a cidade(...”¹⁹

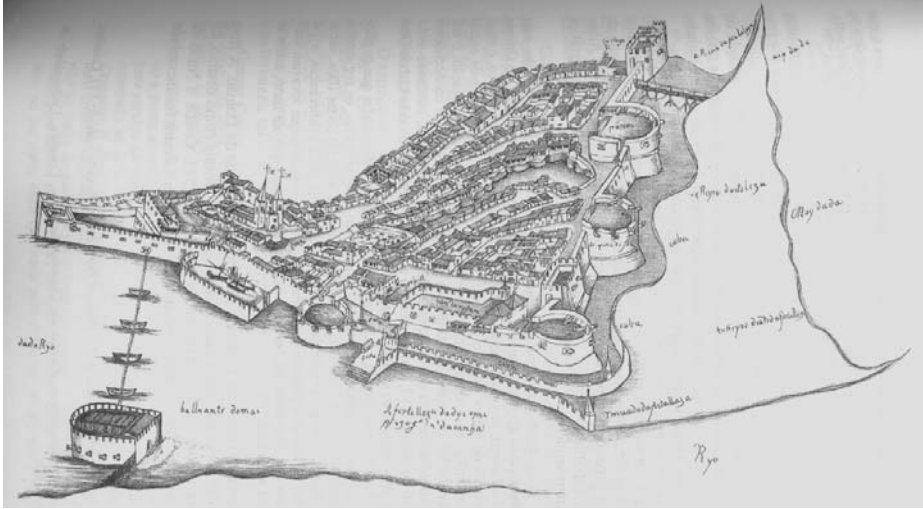
D. João de Castro prossegue no delinear meticuloso da referida praça. De tal modo eram consideradas tanto as suas descrições como as respectivas anotações, que João Teixeira Albernaz recorre aos textos deste humanista português para desenhar a *tábua* onde assinala os portos da Índia de Goa até Diu.

¹⁷ Maria Augusta da Veiga Sousa, *O Livro de Duarte Barbosa (edição crítica e Anotada)*, Lisboa, Ministério da Ciência e da Tecnologia – Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1996, I, pp. 195-198.

¹⁸ *Ibidem*, pp. 198-19”

¹⁹ “Roteiro de Goa a Diu” in Luis de Albuquerque e Armando Cortesão, *Obras Completas de D. João de Castro*, Coimbra, Agrupamento de estudos de Cartografia Antiga, 1668, II, p. 155.

Esta prática descritiva, na qual o debuxo suporta a narrativa, é modelarmente empregue pelos portugueses de Quinhentos. Gaspar Correia serve-se dela nas suas *Lendas da Índia*:



Gravura de Diu inserta nas *Lendas da Índia* de Gaspar Correia²⁰

Concomitantemente ao desenho da fortaleza são assinaladas as vicissitudes que acompanham a sua edificação, quando é governador da Índia Nuno da Cunha. A sua prática descritiva subscreve as várias fases da descrição. O objectivo do cronista é expor os acontecimentos que marcaram a concretização desta empresa. É, por isso que se assinala a dimensão do vão de dentro da fortaleza que acolheria 600 homens, ou que o muro foi erigido na frontaria da parte da cidade visto que a banda do mar *era penedia de grandes piçarras, muy altas*. É seguindo tal propósito que Gaspar Correia escreve: “No panno do muro se fizerão cinco cubelos redondos, entulhados até o andar das amêas, ficando a porta pera’ cidade junto da borda do rio, sobe que se fez huma torre sobradada, de que cahia huma grossa porta d’alçapão. E outra torre quadrada se fez no outro cabo do muro sobre a barroqua, onde auia hum pequeno postigo, com huma sotil ponte de madeira delgada que atrauessaua a outra banda da cidade(...)”²¹

De igual modo na primeira metade de Seiscentos, e servindo-se o propósito de notar todas as costas, portos, do estado de Portugal se elaboraram os livros de plantas das fortalezas portuguesas, aparecendo obras como a de António Bocarro, *O Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do estado da Índia Oriental*, (concluído em 1635) e onde Diu surge assim representada: “O baluarte

²⁰ In Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Porto, Lello e Irmão-Editores, 1975, III, p. 625.

²¹ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, III, p. 625.

que esta na barra desta fortaleza de Dio, como da planta se vê, he em em figura oval. Tem de comprimento secenta e sete braças, de des palmos cada hũa, e de largura, por onde mais, vinte, vindo estreitando na ponta ate ficarem des. O mesmo he da mesma altura e largura que o da fortaleza. Tem este baluarte tres peças de artelheria, duas de metal e hũa de ferro, porem todas de pequeno colibre, sendo que pode alojar e lhe são necessarias mais pessas. Pera as ditas tres tem as munições bastantes, e lhe assiste hum capitão, com seis soldados e hum bombardeiro.”²²

Inserta no livro de António Bocarro, *O Livro das Plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental*.²³

Este debuxo deverá ser confrontado com o de Pedro Barreto Resende que serviu de fonte a António Bocarro:



Planta da fortaleza de Diu, de Pedro Barreto Resende²⁴

²² António Bocarro, *O Livro das Plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, II, p. 71.

²³ *Ibidem*, III, estampa XV.

²⁴ Imagem inserta in *Ibidem*, I, p. 59.

É certo que importa fazer um estudo aturado das similitudes presentificadas nos *topoi* desenhados nas várias representações. Dever-se-á igualmente evidenciar a modelação que, numa reprodução mimética, se transporta dos tópicos narrativos para a construção do desenho. Mas esse deverá ser tema para outra comunicação.

Regressando à nossa genealogia da evocação escrita, devemos recordar que, na primeira metade do século XVI, quando se vivem os feitos militares protagonizados na praça de Diu, são impressos pequenos opúsculos que, na língua erudita do tempo, o latim, oferecem aos círculos europeus a marca do domínio português. Damião de Góis faz sair em Louvaine tanto o seu *Commentarii Rerum Gestarum in India citra Gangem* (1539) como o seu *De Bello Cambaico Ultimo Commentarii tres* (1949) e Diogo de Teive dá à estampa, em Coimbra, no ano de 1548, o *Commentarius de rebus a Lusitanis in India apud Diu gestis anno salutis nostrae MDXLVI*.

Já na segunda metade desse século assiste-se à impressão das crónicas régias sobre as figuras de D. Manuel e de D. João III, sendo igualmente publicadas as primeiras crónicas da Expansão:

Crónicas da Expansão	Crónicas Régias	Crónicas sobre governadores da Índia	Descrição nuclear dos cercos de Diu	Poemas épicos
<p>▶ <i>História do Descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses</i> de Fernão Lopes de Castanheda (pub.1551-1561)</p> <p>▶ <i>Ásia ... dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente</i> de João de Barros (as três Décadas pub. 1552,1553 e 1563)</p> <p>▶ <i>As Lendas da Índia</i> de Gaspar Correia (...1561)²⁵</p>	<p>▶ <i>Crónica do Felicíssimo rei D. Manuel</i> de Damião de Góis (pub. 1566-67)</p> <p>▶ <i>De rebus Emmanuelis gestis Lusitaniae invictissimi virtute et auspicio gestis Lusitaniae duodecim</i> de D. Jerónimo Osório (pub.1571)</p>	<p>▶ <i>Crónica de D. João de Castro, Vizo-Rei Que Foi da Índia, Dirigida ao muito esclarecido e ilustre Senhor D. António de Ataíde, Conde de Castanheira, Senhor de povos e Cheleiros, Alcaide-Mor de Colares e Vedor da Fazenda de El-rei Nosso Senhor</i> de Leonardo Nunes (1550)</p>	<p>▶ <i>História Quinhentista do segundo cerco de Diu</i>²⁶ de Leonardo Nunes (c.1546-47)</p> <p>▶ <i>Liuro primeiro do cerco de Diu que os turcos puserão à fortaleza de Diu</i>. De Lopo de Sousa Coutinho²⁷ (pub. 1556)</p>	<p>▶ <i>Sucesso do Segundo cerco de Diu. Estando Dõ loam Mascarenhas por capitão da fortaleza. anno de 1546</i> de Jerónimo Corte Real (pub 1574)</p> <p>▶ <i>Primeiro cerco que os turcos puserão há fortaleza de Diu nas partes da India defendida pollos portugueses de Diu</i> de Francisco de Andrada (pub 1588)²⁸</p>

²⁵ Esta obra seria trazida da Índia para Portugal em 1582, pretendendo-se que esta fosse publicada. No entanto só no século XIX é impressa.

²⁶ Utilizo a titulação dada no momento da primeira impressão deste relato de Leonardo Nunes aquando da publicação feita por António Baião em 1925. Não nos devemos esquecer que Leonardo Nunes acompanhou D. Fernando de Castro a Diu, encontrando-se na fortaleza em 1546.

²⁷ Recorde-se que Lopo de Sousa Coutinho combateu no primeiro cerco de Diu. Cf. Ana Paula Avelar, *Visões do Oriente*, Lisboa, Edições Colibri, 2003. pp. 174-188.

²⁸ Recorde-se que sai deste mesmo autor em 1613 a sua Crónica de D. João II, onde se serviu como fonte matrícia para o narrar dos feitos dos portugueses no espaço oriental das *Lendas da Índia* de Gaspar Correia que corriam ao tempo manuscritas.

A evocação de Diu atravessa modelarmente as crónicas régias na inscrição directa dos acontecimentos históricos de que esta praça foi palco, e naquela que foi a marca do domínio dos monarcas portugueses. Subscreeve-se, então, a matriz narrativa da cronística régia. Contudo, quando nos debruçamos sobre a cronística da expansão constatamos que o lugar, Diu, é evocado quer através de uma descrição minuciosa do espaço físico/topográfico, quer através da ambiência relativa ao quadro dos costumes.

A transmutação do olhar de quem viu é claramente inscrita nos textos de João de Barros, Fernão Lopes de Castanheda e Gaspar Correia. Nestas narrativas fluem tanto as vozes daqueles que escreveram as suas deambulações orientais, como Duarte Barbosa ou Tomé Pires, como as dos que viveram os cercos militares, como Lopo de Sousa Coutinho ou Leonardo Nunes.

A voz dos *heróis* plasma-se nas descrições dos combates militares travados em Diu. Ela vislumbra-se, ainda, nas crónicas régias, emergindo na cronística da Expansão, e corporizando-se nas crónicas dos governadores e nas descrições dos cercos militares, narrados por Lopo de Sousa Coutinho, Leonardo Nunes, Diogo de Teive ou de Damião de Góis.

O palco de Diu é o espaço escolhido pela nossa épica renascentista; o solo onde se tece o verso de Francisco de Andrada naquela que foi a narração epidíctica presente no seu *Primeiro cerco que os turcos puserão há fortaleza de Diu nas partes da Índia defendida pollos portugueses de Diu* (imp.1588) ou no *Sucesso do Segundo cerco de Diu. Estando Dõ loam Mascarenhas por capitão da fortaleza. anno de 1546* de Jerónimo Corte Real (imp. 1574).

O fragor da batalha ecoa na voz do poeta. É o português, *herói* de Diu, que permanece:

“As forças, a destreza, a valentia,
Opiniam, valor , o esforço grande
Dos Portugueses canto: & o trabalho
De hum perigoso, estreito duro cerco.
A batalha tambem canto daquelle
Insigne Visorey dom loão de Castro.
Na qual os capitães do gram Mamude
Forão todos vencidos: & a cidade
Populosa de Diu toda entregue
Ao furor dos soldados, cobiçosos
Da honrada fama, mais que de riquezas.”²⁹

²⁹ M. Lopes de Almeida, *Obras de Jerónimo Corte-Real*, Porto Lello & Irmão – Editores, 1979, p. 21.

A QUESTÃO CRISTÓVÃO COLÓN E A SUA ACTUALIDADE PARA PORTUGAL

*Comunicação apresentada pelo Tenente-coronel
Piloto Aviador João Brandão Ferreira, em 22 de Março*

“É muito perigoso ter razão em assuntos sobre os quais as autoridades estabelecidas estão completamente equivocadas”

Voltaire

A História de Portugal regista no seu seio um número considerável de mistérios ou de questões que até hoje não foram completamente esclarecidos.



CRISTÓVÃO COLÓN

Estão neste caso entre muitas:

- A questão sobre o “milagre” de Ourique;
- O que se passou nas primeiras Cortes de Lamego;
- As navegações para Ocidente a partir dos Açores;
- Q que aconteceu ao espólio de Infante D. Henrique;
- O significado do Político de S. Vicente de Fora;
- O que se passou em termos de navegações entre a viagem de Bartolomeu Dias e a preparação da Armada de Vasco da Gama;
- O afastamento de Pedro Álvares Cabral de qualquer vida pública após a viagem em que descobriu oficialmente o Brasil;
- A reforma das Ordens Militares ao tempo de D. João III;
- O desaparecimento de D. Sebastião em Alcácer Quibir;
- O Processo dos Távoras;
- A expulsão dos Jesuítas;
- O porquê da construção do convento de Mafra;
- A morte de D. João VI;
- O assassinato do Rei D. Carlos I;
- O desaparecimento das jóias da coroa portuguesa;
- E, mais recentemente, a morte do general Humberto Delgado e o caso Angoche.

Com tantos e aliciantes desafios é espantoso verificar quão diminuta tem sido a curiosidade dos portugueses, em geral, em aprofundar estas matérias, o que apenas encontra paralelo no desprezo a elas dedicado pelos poderes públicos e pela comunidade científica.

E já começa a ser lugar comum afirmar que em contraponto a tudo isto correm rios de tinta, imagem e som, sobre um “flirt” que um qualquer personagem menor teve, só porque um dia o acaso do destino o trouxe à luz da ribalta.

Ora a vida e os feitos desse notável personagem conhecido por Cristóvam Colom, inserem-se sem sombra de dúvida, nos grandes mistérios da História de Portugal.

Por outro lado existe, de um modo geral, na comunidade científica e académica um grande conservadorismo face à “verdade oficial” e ao que se encontra estabelecido há muito, havendo em simultâneo grande resistência face a ideias veiculadas por indivíduos que não sejam licenciados na área sobre a qual investiguem ou escrevem. Uma atitude corporativa – digamos no pior sentido do termo –, do qual muitas vezes os militares são injustamente acusados e que tem muito mais expressão em áreas profissionais civis.

As investigações sobre a verdadeira história de Cristóvão Colón insere-se, em pleno, neste âmbito.

É curioso notar que a maioria dos autores que se têm debruçado sobre este tema, em Portugal, desde os fins do século XIX, como sejam Patrocínio Ribeiro,

Santos Ferreira de Serpa, Saúl Ferreira, Junior Pestana, Carlos Romeu Machado, Afonso Dornelas, Artur Lobo d'Ávila, Fidelino de Figueiredo, Gaspar da Naia, Jaime e Armando Cortesão e mais recentemente Mascarenhas Barreto ou Luciano da Silva, não sejam licenciados em História. E o mesmo se passa com alguns dos seus opositores tais como Luís de Albuquerque, Graça Moura, Pinheiro Marques, o Marquês de Abrantes e até o Comandante Fernando Pedrosa e Francisco Contente Domingues. É justo ainda referir alguns autores estrangeiros que se aproximam ou reconhecem a nacionalidade portuguesa de Colón, tais como a Prof. Janina Clawa; Thor Heyerdahl, Pier Lilliestrom, Francisco Pinto Cabral e Luísa de Toledo Medina Sidónia.

Não pretendo hoje concentrar-me nas investigações que sustentam as diferentes teses existentes, sem embargo de deixar claro que sou o mais adepto possível da tese portuguesa. Mas antes fazer um ponto de situação sobre esta temática, para que os leitores melhor possam julgar e para poderem concluir da importância que o tema tem ainda nos nossos dias.

Assim e após esta introdução, que já vai longa, irei fazer uma síntese geopolítica do Portugal contemporâneo de Colón a que se seguirá uma sinopse sobre as principais teses sobre a nacionalidade do Almirante, a que se juntam algumas considerações.

As conclusões finalizam a exposição.

*“O sábio, porque conhece as suas limitações, aprende com todos.
O ignorante, porque sabe tudo, fecha-se e repele, como um insulto à sua
pessoa, os que podem instruí-lo”*

Cap.-ten. AN José Martins

Portugal era, em meados do século XV, uma nação consolidada e cheia de vitalidade.

A crise política derivada da morte do rei D. Duarte, uma crise séria e também pouco estudada, que passa pela ultrapassagem das sequelas do desastre de Tanger e morte do Infante D. Fernando; pelo afastamento da Rainha D. Leonor (de Aragão), a regência do Infante D. Pedro, a subida ao trono de D. Afonso V, etc, só termina com a tragédia de Alfarrobeira, em 1449. Portugal era um país que prosseguia o seu destino templário forjado desde o início da nacionalidade e de certo modo arrumado e consolidado desde D. Dinis, que lhe deu as “naus a haver” na imagem feliz de Pessoa e lhe caldeou uma peculiar maneira de entender e praticar a religião de Nosso Senhor Jesus Cristo – o Culto do Espírito Santo, – cujas maiores reminiscências se podem encontrar, hoje em dia, nas festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres, nos Açores.

Esta ideia religiosa veiculava também um ideal de Cruzada que vinha de D. Afonso Henriques e se mantinha para além do fim das Cruzadas à Terra Santa que se tinham tornado muito difíceis desde a queda de S. João de Acre, em 1291.

Portugal não tinha perdido este espírito e tinha-o transportado para o Norte de África desde a tomada de Ceuta, em 1415, mas cujo marco referencial se deve recuar a 1319, data em que a Ordem do Templo se transmutou em Ordem de Cristo e transferiu, por um curto espaço de tempo, a sua sede para Castro Marim, simbólica e fisicamente o ponto mais avançado da fronteira cristã.

É claro que a passagem ao norte de África não teve apenas um carácter religioso mas sobretudo estratégico. Era necessário arranjar pontos de apoio externos à Península que nos defendessem de Castela, a nossa ameaça mais temível.

A “tríade” estratégica portuguesa, de então, era completada com a manutenção e alargamento do comércio com o Mediterrâneo e o Norte da Europa que representava o sustentáculo económico e financeiro do Reino. Este comércio foi alargado mais tarde com o açúcar da Madeira e depois com os escravos, ouro e malagueta, do Golfo da Guiné, cujo marco mais relevante foi a construção da Fortaleza da Mina, em 1482.

É bom, no entanto, recordar que as primeiras explorações atlânticas são do reinado de D. Afonso IV, sabendo-se que as houve desde 1336, mas não há certezas do seu início.

Tinha pois começado a procura de “pimenta e cristãos” que o Infante D. Henrique plasmou em ideal nacional e que daí até à chegada de Vasco da Gama a Calicut, em 1498, não mais deixou de ser prosseguido, tenaz, metódica e cientificamente. Dá ideia de que os portugueses eram organizados e disciplinados até então. Desde essa altura a força das coisas obrigou-os a ser “desenrascados”. Até hoje ainda não conseguimos inverter esta situação.

É dessa altura também, e do confronto de ideias que se geraram, que surgiram duas linhas fundamentais de pensamento estratégico nacional, as decorrentes daquilo a que se pode convencionar chamar, a escola de D. Pedro e de D. Henrique.

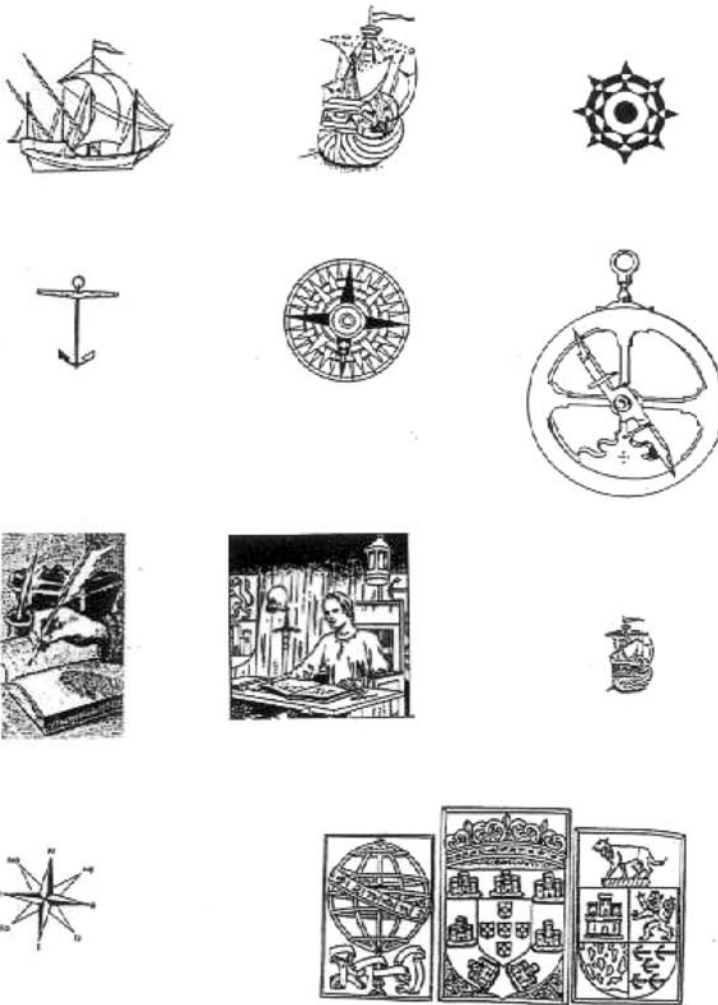
D. Pedro defendia a primazia da ligação à Europa rica e culta, embora não pondo em causa as explorações marítimas mas abstendo-se de um empenhamento no Norte de África; D. Henrique privilegiava a exploração do Atlântico e os apoios em África ao mesmo tempo que mantinha o comércio com o Norte da Europa e o Mediterrâneo e procurava a neutralidade nas contendidas europeias, nomeadamente as peninsulares. Estas duas correntes mantêm-se, com nuances, até aos dias de hoje.

O reinado de D. Afonso V pode ser dividido em três fases: a primeira, que vai de 1438 a 1449, tem a ver com a clarificação política interna; a segunda fase de intervenção em Marrocos e a última que se reporta ao envolvimento nas lutas dinásticas peninsulares em que o nosso rei tentou a união com Castela e Leão sob a égide portuguesa. A estratégia foi derrotada em Toro, em 1476 e o Tratado de Alcáçovas, de 1479, sela esta derrota política.

D. João II veio pôr ordem no reino e mudar a política: centralizou e reforçou o poder real face à Nobreza e procurou o apaziguamento com os reinos peninsulares.

No seu reinado aparecem claras as seguintes linhas político-estratégicas:

- manutenção da autoridade real e segurança interna do reino;
- defesa da rota da Guiné;
- busca da rota da Índia através do contorno de África;
- neutralidade atenta na Península (“conter Castela em terra e batê-la no mar”);
- relações privilegiadas com a Santa Sé;
- comércio e presença diplomática na Europa do Mar do Norte, impedindo o acesso dos seus marinheiros às nossas rotas a Sul;
- política de segredo em relação a tudo que se relacionasse com as Descobertas.



Para evitar que os espanhóis entrassem nas rotas da Guiné firmou-se o Tratado de Toledo, de 1480, onde se cederam as Canárias mas onde se reservou o exclusivo da navegação a Sul do paralelo que passava por aquele arquipélago e se atribuía à Espanha a navegação e terras a descobrir 100 léguas a Oeste do meridiano que passava em Cabo Verde; e, mais tarde, em 1494, o Tratado de Tordesilhas em que se aumentava aquela distância para 370 léguas, da ilha de Santiago. Estes tratados foram reconhecidos pela Santa Sé, a autoridade de Direito Internacional da altura. Estava pois em curso a tese do “mare clausum”. Deve recordar-se que Bartolomeu Dias tinha dobrado o cabo da Boa Esperança, em 1487, e as informações da expedição de Afonso de Paiva e Pêro da Covilhã, do mesmo ano, chegaram às mãos do rei, em 1491. Ou seja, D. João II não tinha quaisquer dúvidas sobre como chegar à Índia.

Na Europa, Castela tentava a hegemonia peninsular e com a conquista de Granada, em 1492, nascia a Espanha.

A Inglaterra e a França recuperavam da Guerra dos Cem Anos e de lutas internas e tentavam a unificação e o reforço do Poder Real.

Eram ainda marginais ao que se passava no Atlântico Central e Sul e a tese do “mare clausum” tentou que assim continuassem. A Aliança Inglesa não se fez sentir durante todo o século XV, dado a Inglaterra não necessitar do Atlântico geopoliticamente.

No Mediterrâneo dominavam as Repúblicas Italianas, sobretudo Veneza. A partir de 1450 o Papa, que continuava a dispor de um poder de intervenção importante nas contendas entre cristãos, tentava um equilíbrio entre os Estados Italianos e as potências que os queriam dominar: a França, a Espanha e a Áustria.

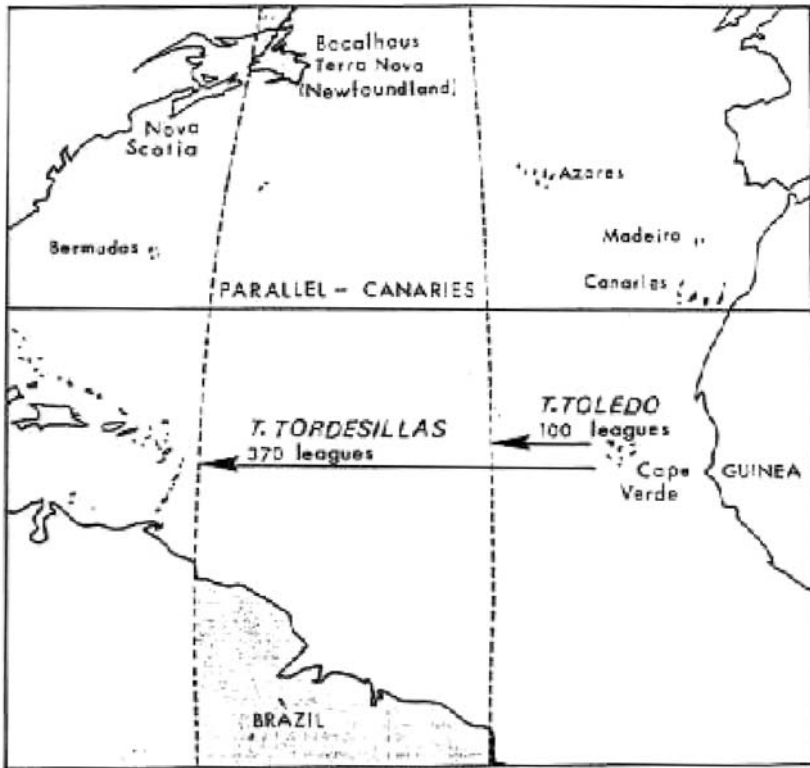
O Império Turco foi-se alargando de uma maneira alarmante: conquistara Constantinópoli, em 1453, acabando assim com o Império Bizantino e a partir daí expandiu-se para a Europa e o Mediterrâneo Oriental e em todo o Médio Oriente, sem nunca ter no entanto, dominado Veneza e o seu comércio.

A pirataria e a actividade de corso era uma constante em todos os mares. Com as descobertas marítimas a Europa passou a ter contacto directo e constante com civilizações diversas da Cristã (o que trouxe alguns problemas teológicos à Santa Sé), a capacidade bélica aumentou e começaram a surgir os estado-nação saídos do fim do Feudalismo. Culturalmente entrava-se em força no Humanismo e no Renascimento e apareceu esse instrumento revolucionário chamado imprensa.

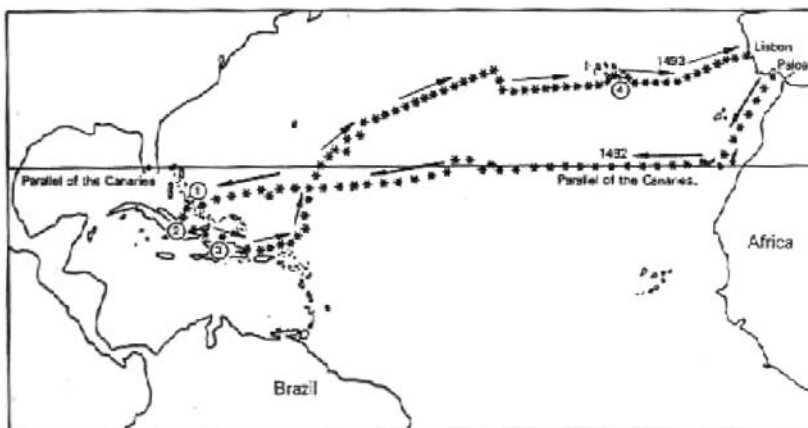
Foi neste cenário muito resumido que surgiu o “fenómeno” Cristóvão Colón.

“... embora, de todas estas coisas, vós senhor sabeis mais dormindo do que eu velando (acordado)”

(frase com que o sábio e cosmógrafo espanhol Ferrer, terminou um dos parágrafos da carta que escreveu a Colón, em 5 de Agosto de 1495)



Meridianos e paralelos que definem o tratado de Alcáçovas, Toledo e Tordesilhas.



Itinerário da 1.ª viagem de Colón

Existem várias teses sobre a vida e sobretudo, sobre a nacionalidade de Colón.

A tese catalã, galega, italiana e portuguesa (outras existem como por exemplo a de um Colón castelhano, francês, russo, arménio, corso maiorquino, etc., que por demais fantasiosas não serão chamadas à colação).

A tese catalã de autoria de Luís Ulloa, reforçada depois, por Enrique Bayeri y Bertomeu, dá Colón como filho do corsário Colombo-o-Velho que, por razões políticas adoptara o nome de Cristobal Colón, identificando-o também como “Colónbo-o-Moço”. Defendera a causa de Renato d’Anjou nas campanhas de 1472/73 para anexação da Catalunha à França, contra o Rei de Aragão, tornando-se corsário após a derrota dos franceses; era catalão porque pretendia “libertar” a Catalunha; finalmente, à morte arrependido de ter atacado barcos de Génova quis recompensar os mercadores Negro e Spinola pelas perdas que tiveram, como referido no “Codicilo”. Acresce que os apoiantes desta tese também defendem o suposto naufrágio de Cólón ocorrido em 1476 na costa vicentina, mas em situações ainda mais distorcidas do texto original do filho do almirante, Fernando Cólón, como veremos adiante.

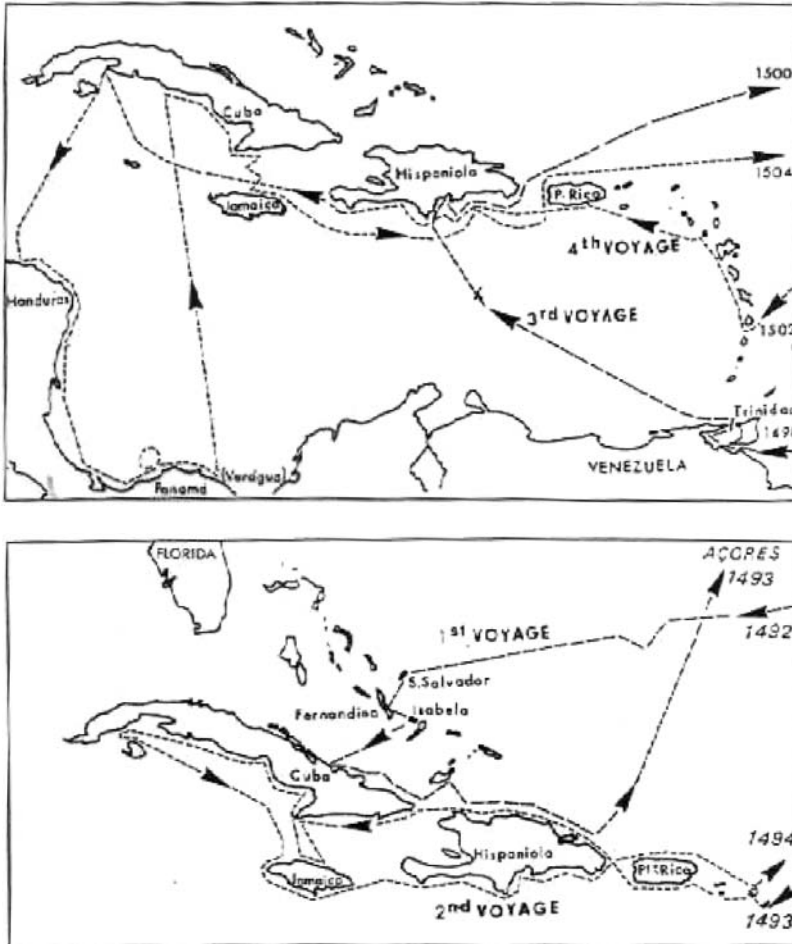
Esta tese tem várias incongruências que lhe tiram a validade como seja:

- se Colón era filho do pirata francês Coullon, não poderia ser catalão;
- se pretendeu anexar a Catalunha à França isso não era “libertá-la” pois poria aquele território debaixo da soberania francesa;
- se por acaso era catalão por ter lá nascido acidentalmente então era um renegado da sua pátria, o reino de Aragão, que por acaso se encontrava aliado a Génova;
- não tinha nada que se preocupar com indemnizações por causa de ataques a navios genoveses, pois foi um destes que afundara o seu.

A tese de um Colon galego é de autoria de Celso Garcia de La Riega (e corroborada por outros autores), dá-o como natural de Pontevedra e é do início do século XX. O autor baseia esta tese na descoberta de documentos antigos que relacionavam os Cólons oriundos daquela cidade com o descobrimento do novo mundo.

Um advogado espanhol D. Enrique Turull, fez até uma celebrada conferência sobre o tema, na sociedade de Geografia de Lisboa, em 1914. Toda esta argumentação foi desmontada por Patrocínio Ribeiro, no seu livro “A Nacionalidade Portuguesa de Cristóvão Colónbo”, datado de 1927.

A tese galega foi ainda impugnada por Luís Ulloa o que mereceu o apoio do padre Fritz Streicher, em 1929, em que este reputa aquela opinião de “justíssima” visto que os documentos galegos não só são impugnáveis paleograficamente por terem sido alterados por meio de interposições, raspagens e correcções de mãos posteriores –, mas também porque diplomaticamente (como diplomas), carecem de valor para provar, através deles, a viagem de Colon”.



Itinerário das viagens de Colón

O catalanista Ricardo Beltran y Rospide afirma: “o descobridor da América não nasceu em Génova e foi oriundo de algum lugar na terra hispânica, situado entre os cabos Ortega e São Vicente (isto é, na costa atlântica entre a Galiza e Portugal). Acresce que este historiador refutou a tese galega.

O cronista Bartolomeu de Las Casas considerou Colón como estrangeiro e comentou: “nisto e noutras coisas que há nos seus itinerários, parece ser natural de outra língua, porque não penetra de todo, o significado dos vocábulos da língua castelhana nem o seu modo de falar”.

O professor António Rumeu d’Armas da Universidade de Madrid, identificou Colón como português e chegou a escrever “o português era a primeira língua

falada e escrita por Columbus” e que o navegador falou castelhano como um português até ao fim da sua vida.

Sabe-se ainda que os estrangeiros residentes em Portugal estavam proibidos de aceder a segredos relacionados com as descobertas, o mesmo se passando, por maioria de razão, com aqueles poucos que navegaram em navios portugueses.

Nas Universidades de Salamanca e Pontevedra só se ensinava direito, filosofia, teologia e letras. Só em Lisboa se estudava as novas disciplinas ligadas à náutica.

De facto o infante D. Henrique, reformou em 1431, as Escolas Gerais, criadas pelo rei D. Dinis, acrescentando a gramática, lógica e retórica, já existentes, as disciplinas de aritmética, geometria, astronomia e música, bem como as de medicina, teologia, direito canónico filosofia e moral e o magistério das leis. Além disso devemos ter em conta o que se ensinava no que se convencionou chamar “a Escola Sagres” e nos conventos da Ordem de Cristo.

As teses do Colon espanhol têm no entanto um mérito e que é este: ajudam a refutar a tese italiana.

Esta tese que não se limita a dá-lo como natural de Génova mas também de uma dezena de cidades italianas, nasceu quando o manuscrito da “história del Almirante; da autoria do seu filho Fernando, foi levado para Itália pelo genovês Baliano de Fornari a fim de ser publicado naquela língua.

Está hoje provado que o manuscrito foi adulterado pelo editor Giuseppe Moletto, que fez desaparecer o original.

Quanto à mutação do nome: é fácil compreender que o nome Cristovam Colombo tenha sido castelhenizado para Cristóbal Colón, mas seria muito duvidoso que se um Colombo italiano viesse para Portugal o iriam passar a chamar Colón palavra que não tem expressão em português. E se acaso quisesse dissimular a sua identidade como cardador de lãs e taberneiro de Génova não faz sentido que não tivesse escolhido um apelido menos parecido. Em resumo, a primeira deturpação do nome inicial deveu-se ao genovês Trevisano que, em 1504, lhe chamou “Colombus”, afirmando que era natural da região da Ligúria; seguidamente, em 1507, ano posterior à morte do Almirante, o italiano Montalbodo afirmou que ele nascera em Génova; seguiu-se outro genovês, Giustiniano que também o situa natural de Génova e de origem plebeia (o que é contrariado por todos com quem Colón conviveu e os próprios reis de Espanha que o consideraram de nobre linhagem); as obras de Monteboldo e Giustiniano foram divulgadas pela Europa, tendo os historiadores dessa época passado a referir que o descobridor do Novo Mundo tinha sido Colombo, com a reserva do “segundo dizem” referindo-se aos autores.

Em 1571 foi publicada a versão italiana da “História del Almirante”, já referida com a fraudulenta inserção de um Juan António Colombo e do pai Domenico, atribuída a Fornari.

Então desenvolveram-se esforços para se encontrarem em Génova e Savona, todos os actos notariais que se referissem a Colombos, até se encontrarem as pessoas adequadas.

Existe ainda a notícia de que um Salineiro, fabricou, em 1607, actas falsas de 1496 e 1501, o mesmo fazendo outro italiano, Asseretto, que falsificou a minuta de acta de 1479, onde se refere um negócio de açúcar na ilha da Madeira declarando Colombo, que estaria em Génova, a sua intenção de seguir para Lisboa.

Em 1535, desapareceram os originais da “Minuta de Mayoralgo” e o “Memorando”, tendo em seu lugar aparecido as respectivas falsificações e a seguir o “Codicilo Militar”.

Em 1733, Muratori, outro italiano, veio mostrar um opúsculo que atribuiu ao genovês Gallo, afim de consolidar a mistificação de Salinério e as falsidades da “Minuta”. E outras cartas fraudulentas surgiram: duas cartas falsas (baseadas nas verdadeiras), de Colón para Oderigo e para o Banco de Génova, e outras tantas do Banco para o almirante e seu filho Diogo.

Finalmente Diogo Colon instaurou um processo contra a Coroa Espanhola e estando nas Antilhas, delegou a sua defesa no seu irmão Fernando, o qual para não perder a causa declarou ser o seu pai estrangeiro; e para este não ser acusado de português e traidor, afirmou ser ele de Génova.

Com tudo isto estava consolidada, diria forjada, a tese genovista.

Ainda sobre o hipotético naufrágio que justifica o aparecimento dos Colombos, de várias nacionalidades, em Portugal, relatado na “História del Almirante” e que passo a citar um trecho: “enquanto o Almirante navegava com Colombo-o-Moço, o que já fazia durante muitos anos, sucedeu que, tendo sabido que quatro galeras venezianas regressavam da Flandres, foram em sua busca e encontraram-nas entre Lisboa e o Cabo de São Vicente, que fica em Portugal.

E indo às mãos (fazendo abordagem), combateram furiosamente (...) e sendo o Almirante grande nadador e estando a duas léguas ou pouco mais afastado de terra, agarrado a um remo que encontrou e ajudando-se às vezes com ele e às vezes nadando, quis Deus dar-lhe força para que chegasse a terra, embora tão cansado e quebrantado pela humidade da água que levou muitos dias a recompôr-se. E porque não estava muito longe de Lisboa, onde sabia que se achavam muitos (homens) da sua nação genovesa foi para ali o mais depressa que pôde, e onde, sendo conhecido deles, lhe fizeram tão bom acolhimento que pôs casa naquela cidade e se casou”.

Só há certezas sobre dois combates navais ocorridos frente ao Cabo de São Vicente (e não entre Lisboa e este cabo), na época. O primeiro ocorreu a 13 de Agosto de 1476 entre o corsário francês Coullon, conhecido por Colombo-o-Velho, ao serviço do Rei de França, que atacou quatro navios venezianos (e não genoveses) e um navio flamengo; o segundo a 21 de Agosto de 1485, entre o corsário Bissipat, conhecido por Colombo-o-Moço que estava também ao serviço do Rei de França, e quatro galeras venezianas que vinham da Flandres tendo estas oferecido de imediato a rendição e vindo apresadas para Lisboa.

A tese italiana fala num naufrágio devido a um combate, mas não se sabe ao certo em que ano, parecendo inverosímil que possa ser um dos dois acima apon-

tados. Mesmo que o naufrágio fosse verdadeiro é mais do que duvidoso que Colón conseguisse nadar até à costa percorrendo as duas léguas (cerca de 11 km), em águas frias e revoltas.

É mister fazer menção ainda a uma das mais recentes “burlas” italianas que foi protagonizada pelo comissário italiano da Comissão dos Descobrimentos para 1992 (ano da Expo de Sevilha), o Senador Paolo Emílio Taviani que escreveu um livro onde afirma, entre outras pérolas, terem sido os italianos que ensinaram os portugueses a navegarem no Atlântico. Taviani cita um trecho da carta que Colón escreveu ao rei D. Fernando, em 1505: “Deus Nosso Senhor enviou-me aqui miraculosamente porque acostei a Portugal”, mas suprimiu a continuação da mesma e cito: “digo por milagre, porque me apresentei ao rei de Portugal, que entendia mais do que qualquer outro em matéria de descobrimentos, e Deus lhe fechou os olhos e as orelhas e cada um dos sentidos, tão bem que durante catorze anos não me escutou”. O milagre refere-se então à propalada recusa do Rei D. João II e não ao naufrágio e os 14 anos desmontam a verosimilhança deste, já que se descontarmos esses anos a 1484, data da ida do navegador para Espanha, dá 1470, antes pois do combate de Coullon. Tal é comprovado ainda por uma carta que Colón enviou a seu filho Diogo, em 1495, estando nas Antilhas, em que referindo-se à morte de D. João II escreveu: “catorze anos andei a servir este rei”, o que corresponde a todo o reinado daquele monarca, 1481-1495.

Existem numerosas provas de que Colón nunca poderia ser italiano, a primeira sendo, que nunca falou ou escreveu em italiano. Do que se conhece escrito, está em castelhano com muitos erros e lusismos à mistura.

A carta, por exemplo que se diz ter escrito aos seus amigos do banco de S. Jorge em Génova foi em castelhano e não em italiano, o mesmo acontecendo com outros amigos italianos, como Nicolo Oderigo e o padre Gomicio de Navarra, que vivia em Sevilha.

Esta questão da língua é reconhecida pela generalidade dos autores, como sejam António Ballesteros Bereta, Henry Vignaud, Próspero Paragaia, Romulo Cúneo-Vidal, Cesare Collis, Luís Ulloa e Manuel Ballesteros y Gaibrois. O argentino Romulo de Cárbia, defensor das coisas espanholas, afirma que Colón não dominava a língua castelhana e nem para si próprio escrevia em italiano. E isto depois de, segundo a tese genovesa, ter vivido os primeiros 25 anos em Itália.

Ramon Menendez Pidal considerado o mais eminente dos filósofos espanhóis contemporâneos afirma entre outras coisas, que os “extensíssimos escritos espanhóis de Colón, onde as confusões se produzem, introduzindo frases e vozes portuguesas, não italianas”.

Defendem ainda os italianos que Colón teria estudado na Universidade de Pavia, mas lá só se ensinava filosofia, direito e medicina. Além disso investigaram os registos da Universidade e nada consta sobre um Cristoforo Colombo.

Não faz assim sentido nem é concebível que um humilde cardador de lãs, taberneiro e, mais tarde, eventual marítimo sem estudos superiores, pudesse alguma vez

vir a possuir conhecimentos científicos de ponta, cultura humanística, poder casar com uma nobre portuguesa e ter acesso às casas reais portuguesa e espanhola. Só razões ponderosas poderiam levar um homem como Colón a ocultar a sua identidade como sempre o fez. Compreendem-se as portuguesas, mas que razões podem alegar italianos ou espanhóis para o fazerem?

A nacionalidade portuguesa do grande navegador aparece pois cada vez com maior força, por direito próprio e não por exclusão de partes.

Tudo nela é natural, lógico e ajusta-se perfeitamente ao avanço que os portugueses detinham no âmbito dos descobrimentos; as grandes linhas estratégicas nacionais da altura; à política de sigilo que regulava tudo o que estava ligado às navegações e descobertas de novas terras e ao objectivo de afastar os espanhóis (e outros europeus) do caminho marítimo para a Índia e que culminou no Tratado de Tordesilhas. E para ela apontam as conclusões dos principais investigadores portugueses que se debruçaram sobre o tema desde o século XIX.

Não há em Portugal cronista ou documentos inéditos que refiram qualquer Colombo italiano ou Colon espanhol, com excepção de uma referência fugaz de Rui de Pina.

O grande navegador correspondeu-se de Lisboa com cosmógrafo italiano Pablo del Pozzo Toscanelli, que o reconheceu como português, sendo a correspondência em latim. É conhecida uma outra carta de Toscanelli para o cónego de Lisboa, Fernando Martins, datada de 25 de Julho de 1474, no mesmo período em que se correspondia com Colón, ou seja, dois anos antes em que a tese genovista o dá como chegado a Portugal.

Quando Colón foi para Espanha, dirigiu-se para o convento de la Rabida, junto a Huelva, cujo o prior era o padre português (sábio e cosmógrafo) Frei João Peres de Marchena, que intercedeu por ele na Corte.

O Papa Alexandre VI (apesar de espanhol), nas bulas em que se refere a Cristóvão Colón trata-o pelo nome português e não em italiano, latim ou castelhano.

A carta que D. João II escreveu a Colón, em 20 de Março de 1488, tratando-o por “nosso especial amigo em Sevilha” e dizendo “vimos a carta que nos escreveste e a boa vontade e afeição que por ela mostrais ao nosso serviço”.

E como explicar que D. João II tenha enviado a Colón o “roteiro calendário”, conhecido por “tábuas de declinação do Sol”, que tinha encomendado ao judeu Samuel Zacuto (filho do astrólogo Abraão Zacuto), e que aquele recebeu nove dias antes de iniciar a primeira viagem às Antilhas? E como explicar que Colón, um pobre inculto de Génova tivesse conhecimentos da cabala judaica, que lhe permitiram elaborar uma sigla complexa com que se assinava?

Colón utilizava conhecimentos e medidas secretas que só os portugueses conheciam, por exemplo: multiplicando as léguas e os graus por dois, como medida de contra informação. Por isso, e também como exemplo, Colón situou a Antilha a 42 graus de latitude norte quando a verdadeira era de 21 graus.

Os indígenas das Antilhas navegavam em canoas e longos troncos cavados que

em castelhano se chamam piráguas e em italiano pirogas, contudo, Colón no “Diário de bordo”, chamou-lhes “almedias” que é um termo luso-árabe e só usado pelos portugueses ao referirem-se ás africanas.

Os imensos nomes com que Colón foi baptizando as numerosas ilhas e terras descobertas constituem nas sua grande maioria topónimos portugueses (cerca de 40) e nomeadamente do distrito de Beja, donde Colón disse – ocultando –, ser natural. E outros têm uma lógica quase cristalina. Por exemplo: à primeira ilha a que aportou, Colón chamou-lhe S. Salvador, que sendo o nome de Cristo (XPO), era também, o seu próprio nome como indicou na sigla.

À segunda ilha chamou “Fernandina”, que muitos autores defendem ter sido em homenagem ao rei D. Fernando de Aragão. Mas faz pouco sentido isso, pois este rei nunca gostou de Colón e pouco se interessou pela empresa. Mais sentido faria homenagear a Rainha Isabel, que sempre o protegeu. Deve lembrar-se porém, que segundo a tese portuguesa o pai de Colón era o Infante D. Fernando.

Só à terceira ilha chamou Isabela (e não Isabelina) que poderia ser uma homenagem à rainha de Castela, mas do mesmo modo poderia querer referir-se a sua mãe Isabel da Câmara.

quinto ad tunc sine domo ptine regno
 ptele impato uehngs bexdring uing adin
 ► ptele uehngs ptele Chistoforu Colou in unguis
 a lerming in omnia impato in omnia ptele
 ptele in regno dithmto ue toudomto
 in unguis ptele ptele uehngs uehngs
 in ptele in ptele diligente in ptele

pedore in ptele ptele ptele
 ptele impato uehngs bexdring
 ► Chistoforu Colou in unguis
 in ptele in ptele in ptele
 ptele in ptele in ptele
 ptele in ptele in ptele

S. A. S
X X Y
almirante

S. A. S
X X Y
almirante

S.
S A S
.X.M.Y.
el almirant

S.
S A S
.X.M.Y.
el almirant

S.
S A S
.X.M.Y.
l Almirant

S.
S A S
.X.M.Y.
l Almirant

S. A S
X M Y
: XPOFERENS. /

S.
S A S
.X.M.Y.
l Almirant

S. A S
X M Y
XPOFERENS. /

S = S F Z

Assinaturas de Cristóvão Colón

À quarta ilha chamou Juana (e não Juanina) o que poderia parecer que estaria a honrar o herdeiro espanhol príncipe Don Juan. Mas porque não estaria Colón a pensar no seu verdadeiro rei e senhor, D. João II? Para eventualmente não suscitar interpretações dúbias, deixou cair este nome e passou a denominar aquela grande ilha, por Cuba, terra da sua naturalidade como também deixou oculto na sigla que quase sempre acompanhou os seus textos, etc.

No regresso da primeira viagem Colón regressou pelos Açores. Tal rota levanta as seguintes questões:

– Porque é que tal facto foi omitido por todos os cronistas portugueses dos reinados de D. João II e D. Manuel I?;

– Porque foi aos Açores em vez de seguir a rota das Canárias? (os ventos eram mais favoráveis a norte, mas como poderia Colón sabê-lo se não tivesse lá navegado?);

– Colón omitiu aos reis castelhanos que estava nos Açores. No mesmo dia em que chegou a Santa Maria, escreveu uma carta datada de 15/2/1493, a Santángel escrivão das finanças dos Reis Católicos, afirmando estar nas Canárias.

Juntou mais tarde na folha datada de 14 de Março na qual afirma que “estando no mar de Castela” sofreu um temporal, “mas corri a este porto de Lisboa, onde hoje estou, que foi a maior maravilha do mundo” (por salvar-se).

Ressaltam duas discrepâncias: escreve Canárias por Açores e achando-se ao largo de Lisboa vindo de Santa Maria, diz estar em “mar de Castela” quando este termina no paralelo de Vigo.

E dos Açores rumou a Lisboa onde fundeou, a 5 de Março de 1493, junto ao Restelo.

Agora observe-se o seguinte périplo:

– a 8 de Março, o almirante foi dormir a Sacavém em casa de Diogo Dias (irmão de Bartolomeu Dias), que era almoxarife da localidade;

– a 9 de Março dirigiu-se à Azambuja onde estava D. João II, permitindo este que Colón se sentasse, honra que naquela época só era concedida a nobres de alta linhagem e de grande merecimento real.

O rei instruiu então, o Prior do Crato, que era a pessoa principal presente, que o hospedasse em sua casa. Ora, este vivia em Santarém, seis léguas a norte.

– 10 e 11 de Março Colón reportou ter estado com D. João II;

– no entretanto a tripulação da caravela “Nina”, permanecia no Tejo desejosa de chegar a Espanha, mas Colón não tinha pressa;

– na tarde do dia 11, Colón dirigiu-se para Vila Franca e depois para o mosteiro de Santo António, a fim de ir beijar as mãos à rainha D. Leonor, dormindo nesse dia em Alhandra;

- regressa à “Nina” a 12, mas só largou dois dias depois, apesar do navio estar pronto para o fazer;
- só a 15 de Março aportou a Saltés seguindo-se a apoteose em Sevilha.

Estranho percurso para um ex-cardador de lã genovês ou para quem o fez português mas malquistado com o Príncipe Perfeito e fugido às leis portuguesas.

Mas, para a tese portuguesa tudo se ajusta e o nosso monarca de posse de todas as informações já poderia preparar o Tratado de Tordesilhas, garantindo para Portugal a posse do Brasil e da Terra Nova e o comércio com o Oriente o que de facto ele fez sem perda de tempo.

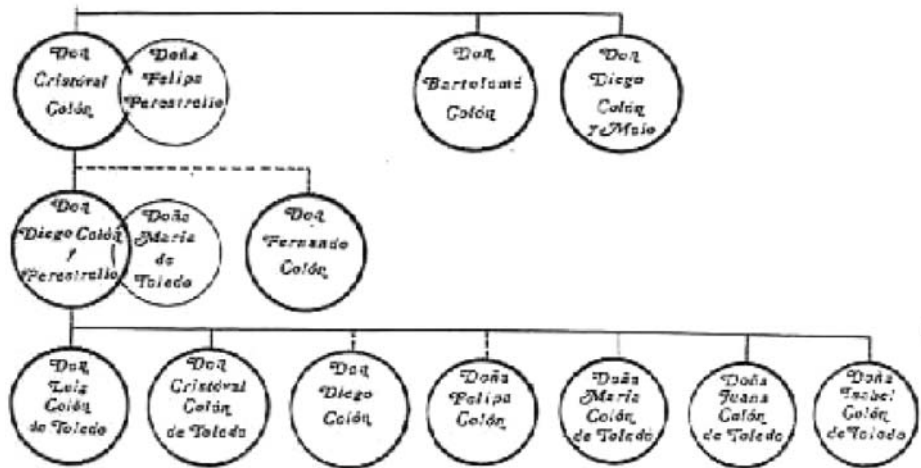
Finalmente – embora deixemos muitas outras coisas por dizer –, como explicar a estranha decisão de Colón, na sua quarta e ultima viagem, ao segundo dia depois de estar nas Canárias (em Santa Catarina), de rumar a Arzila (tendo apenas quatro navios e 140 homens), a fim de socorrer os portugueses que estavam cercados pelos mouros?

Isto sem autorização dos reis católicos, tendo tão poucos homens e ainda tendo cedido víveres aos portugueses, que lhe eram essenciais para a viagem? Lembra-se que D. João II já falecera sete anos antes e D. Manuel I, senhor das mais poderosa marinha do mundo, certamente não lho pediria.

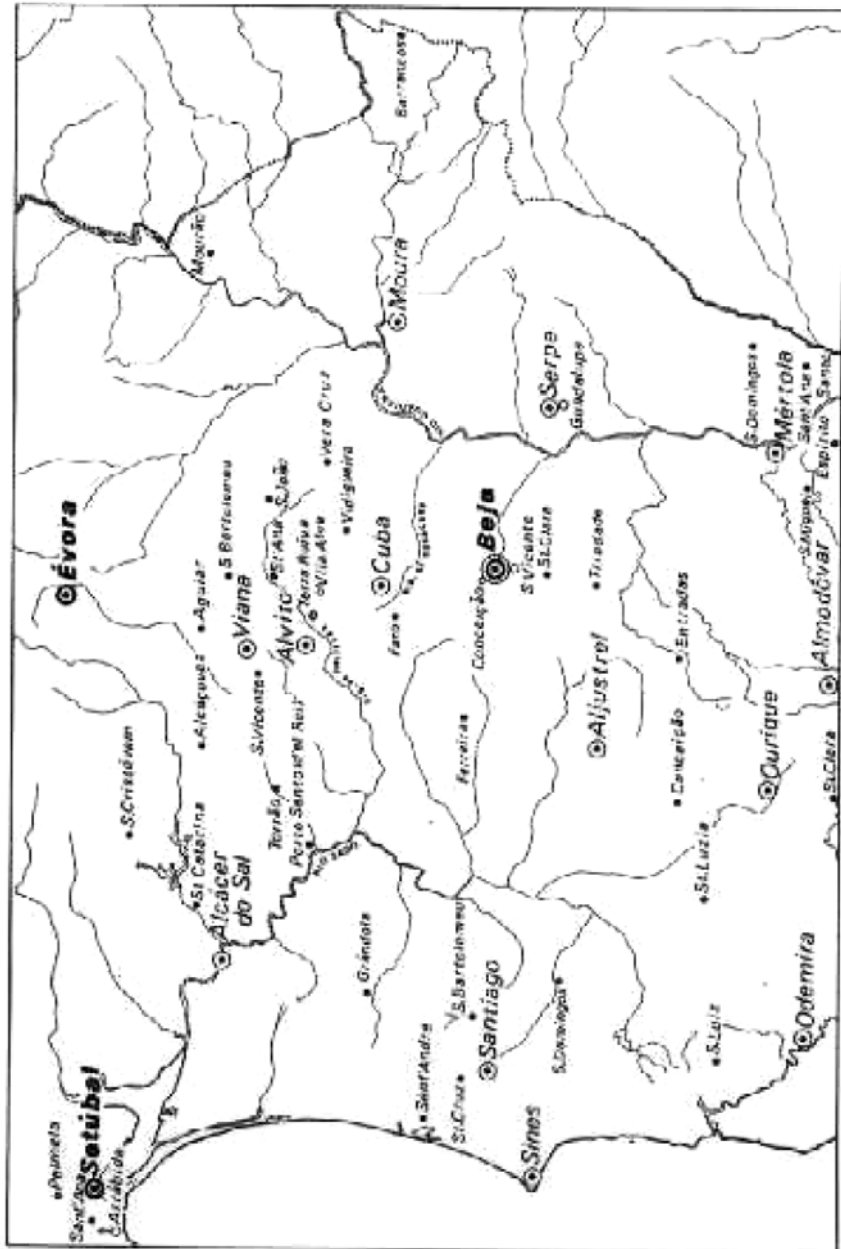
Alguns investigadores atribuem tal acção a “desvairamento” ou então ao seu espirito cristão.

Mas atentemos: o Capitão de Arzila era Dom Duarte de Menezes, filho do Prior do Crato que hospedara Colón em Portugal, em 1493, e casado com Filipa de Noronha que, segundo a tese portuguesa, era sua prima direita.

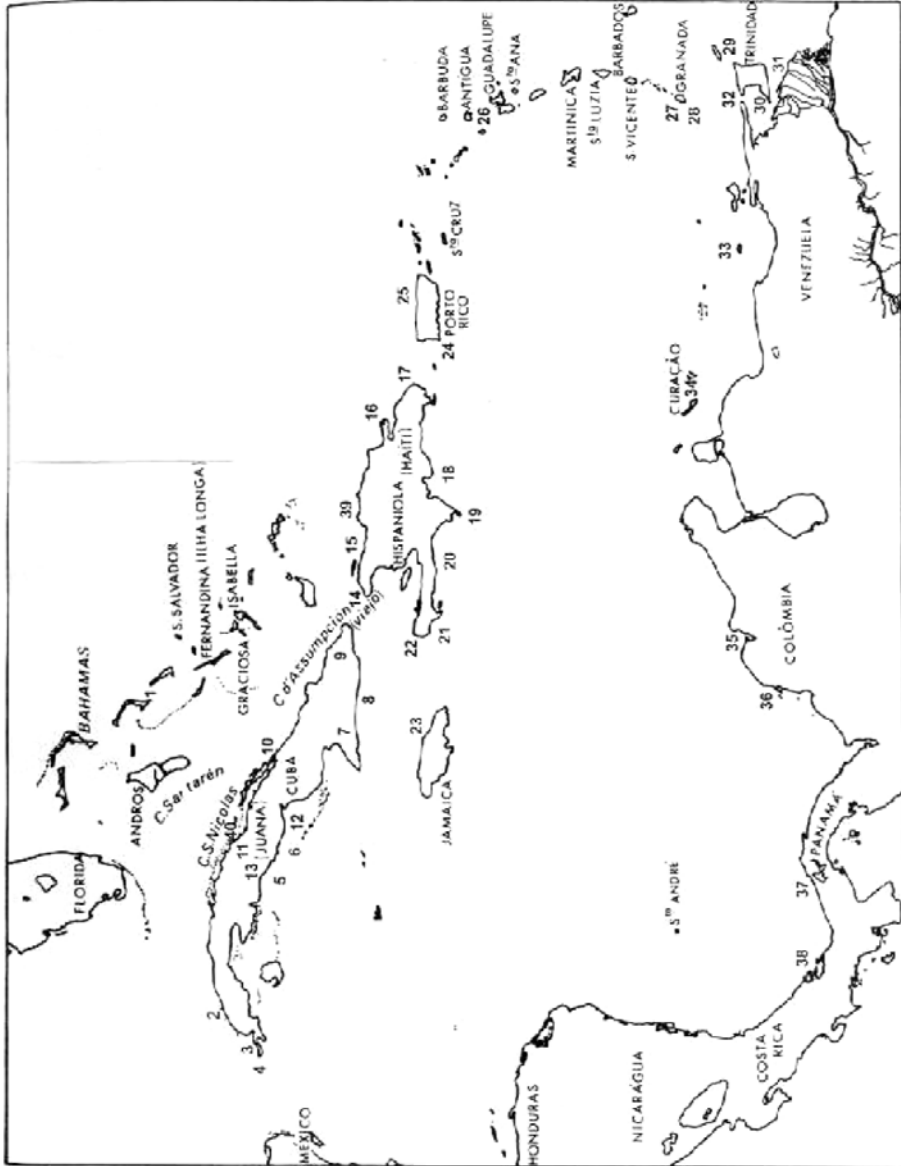
Por outro lado, os três fronteiros terrestres de Arzila eram o Conde de Borba, Dom Vasco de Menezes Coutinho, o visconde de Vila Nova de Cerveira, Dom Fran-



Descendência de Colón



- 1 – S. Vicente;
- 2 – Sta. Luzia;
- 3 – Guadiana;
- 4 – Ponta de Santo António;
- 5 – S. João Baptista;
- 6 – Sta. Cruz;
- 7 – S. Luís;
- 8 – Santiago;
- 9 – Porto Santo;
- 10 – Mourão;
- 11 – Isabel;
- 12 – Sanctus Spiritus;
- 13 – Sta. Clara;
- 14 – S. Nicolau;
- 15 – Conceição;
- 16 – Cabo de S. João;
- 17 – Cabo Alfa;
- 18 – S. Domingos;
- 19 – Cabo Roxo;
- 20 – Brasil;
- 21 – S. Miguel;
- 22 – Cabo Ômega;
- 23 – St.º António;
- 24 – Cabo Roxo;
- 25 – S. João Baptista;
- 26 – S. João;
- 27 – Sta. Catarina;
- 28 – S. Jorge;
- 29 – Ponta da Galera;
- 30 – S. Bernardo;
- 31 – Boca das Serpentes;
- 32 – Boca do Dragão;
- 33 – Margarida;
- 34 – Sta Catarina;
- 35 – Ponta Faro;
- 36 – Ponta da Galera;
- 37 – Belém;
- 38 – Boca de Touro;
- 39 – Cabo Isabel;
- 40 – Ilha dos Guinchos.



cisco de Lima e Dom Fernando de Castro, todos eles com laços familiares com Colón, o que é corroborado pela descrição que seu filho Fernando fez do episódio dizendo a certa altura "... Ihe enviou certos cavaleiros que tinham consigo alguns dos quais eram parentes de Dona Filipa Moniz, mulher que foi, como já se disse, do Almirante em Portugal".

Afinal, parece que Colón se limitou a ir socorrer a família.

Estamos pois em crer que Cristobal Colón, mais propriamente o português Salvador Fernandes Zarco, como as últimas investigações efectuadas sobre a sua sigla/assinatura indicam, nascido no concelho de Cuba, filho bastardo do Infante D. Fernando, enlaçado com Isabel da Câmara, Infante este que era filho do rei D. Duarte, sobrinho do Infante D. Henrique que o perfilhara, Ihe doara todos os bens após a sua morte e o título de Duque de Viseu; foi seu sucessor na Ordem de Cristo e o substituiu na regência na Universidade de Lisboa.

Tudo leva a crer ainda, que Colón já tinha estado nas Antilhas e vários indícios existem de que alguns dos índios que contactaram com a primeira expedição já tinham tido contactos com o homem branco.

E é de estranhar que se o Almirante se dirigia à Ásia a fim de contactar as avançadas civilizações da Índia, da China e do Japão tivesse levado para trocar por sedas, especiarias, metais e pedras preciosas, apenas contas de vidro e pratos de barro. E para comprar o que os índios vendiam tivesse usado ceitis que eram moedas portuguesas!

Finalmente como compreender a recomendação feita aos seus pilotos na primeira viagem, antes de largar das Canárias, "depois de terem navegado para poente setecentas léguas, sem terem encontrado terra, não caminhem desde a meia-noite até ser dia." Essa zona, como se confirmou na segunda viagem, era perigosíssima devido a inúmeros escolhos submersos a pouca profundidade. Chamaram a essa zona "as onze mil virgens".

Caros leitores:

O mundo nunca perdoou a um pequeno país como Portugal, se tivesse, sem ajuda de ninguém, alcandorado a uma tão relevante grandeza histórica.

Os estrangeiros, de um modo geral, não nos valorizam e desmerecem-nos e não devemos esperar que nos defendam. Podemos lamentar a sua falta de honestidade intelectual mas entendemos as motivações subjacentes.

Agora que portugueses, para além de toda a justificação, se depreciem a eles próprios e não cuidem das suas glórias é que me parece de muito fraco siso.

CONCLUSÕES

“A História é património comum. Por isso, não devemos deixá-la cair em más mãos.”

Georges Duby

(Filósofo francês em entrevista concedida ao “L’Express” de 14/2/92)

Uma das razões que levaram ao fim do Estado Novo foi o esgotamento da acção psicológica interna.

Esta nossa III República nem sequer o tenta, isto é, pouco se faz para aumentar a coesão nacional, o conhecimento das coisas portuguesas, o orgulho em Portugal. Tudo é centrífugo e tudo se relativiza. Fala-se muito em salvaguardar a identidade nacional, mas nada se diz sobre a sua individualidade. Ora não entendemos como se pode manter uma sem cuidar da outra. De facto continuamos a alienar partes substanciais da nossa soberania e a destruir ou minorizar o que a podia defender, alegremente, sem lhe medir as consequências, como que tolhidas por uma estranha maldição. Do mesmo modo deixámos de sentir ameaças, queremos ser amigos de todos e pensamos que todos querem ser nossos amigos. É com este pano de fundo que devemos enquadrar o desprezo com que as autoridades, as instituições, os intelectuais e a comunidade científica tratam o tema Colón e tudo o que lhe está associado. O povo, esse, está impossibilitado, pois é tratado a “pão e circo”. Não sabemos se isto se passa por comodismo, ignorância, cobardia ou outra razão qualquer. Cada um dos leitores ajuizará. O que sei é que deixamos passar as oportunidades que nos poderiam ser úteis e ainda colaboramos naquilo que nos é prejudicial. Tenho que vos maçar com alguns exemplos.

1992, para não ir mais longe, foi o ano da Espanha, e a exposição de Sevilha o seu expoente, comemorando os 500 anos da chegada de Colón ao novo mundo (isto apesar dos portugueses já o terem feito). A isto se seguiu um campeonato da Europa de Futebol e as Olimpíadas de Barcelona do mesmo ano. Se isto não é planeamento estratégico ao mais alto nível não sei o que será. Da Exposição de Sevilha aproveitaram italianos, espanhóis e outros, mas não Portugal que teve uma participação algo envergonhada apesar da Comissão Nacional para os Descobrimentos ter sido quase um mini-ministério e não consta que lhe faltassem meios financeiros. De tudo o que se passou resta-nos uma caravela (que ainda navega) e alguns livros e revistas. Mas deixámos de desfrutar de qualquer pioneirismo – já que foram os “povos da Meseta” que se fizeram ao mar –, e nem sequer se fala mais em Descobrimentos, mas sim em “encontro de culturas”! Presumo que os portugueses já se tenham dado conta disto...

Além disso Portugal não esteve representado (por não mostrar interesse), na comissão que organizou, em 1992, a exposição sobre os Descobrimentos que teve lugar em Washington e presidida por Daniel Boorstin.

E como entender que se decline o convite feito a Portugal para estar presente em Santo Domingo, no ciclo das comemorações do I centenário da descoberta da América, em que tinha sido destinado ao nosso país um pavilhão de honra?

Nós somos tão perdulários que entregamos aos australianos a vontade de provar a primazia dos portugueses na descoberta da Austrália! E de igual modo deixámos escapar na Expo 98, em Lisboa, notável realização a vários níveis, a oportunidade de afirmar a importância das nossas coisas. Apesar do tema serem os oceanos, na parte que tocava à sua historiografia a mesma foi tratada ao de leve quase em termos de banda desenhada para jovens.

E deixámos, quando não colaborámos sem qualquer sinal de consternação que os nossos vizinhos tudo fizessem para se apropriarem da referida exposição. Já tínhamos falhado a comemoração dos 500 anos da passagem do Cabo da Boa Esperança por Bartolomeu Dias em 1487, marco fundamental na nossa gesta; quase ninguém deu conta também, dos 500 anos do Tratado de Tordesilhas, em 1494 e sobre a chegada de Vasco da Gama à Índia, a coisa mais relevante de que me lembro foi o desdém com que o governo da União Indiana se esquivou a colaborar nos eventos e a conferência que um notável indiano, que pressurosamente convidámos, efectuou em Lisboa e nos insultou.

Deixámos ainda passar quase em claro o 500.º aniversário da morte de D. João II e quando alguém se deu conta de que não havia no país nenhuma estátua a tão preclaro rei, ergueram-lhe uma vacuidade escultórica no topo sul da Expo, que é um insulto à sua memória.



Topónimos e povos que existiam na Ibéria ao tempo da ocupação romana

Mais uma vez as nossas tricas de família impediram a comemoração dos 75 anos da viagem aérea de Sacadura Cabral e Gago Coutinho ao Brasil, em 1997, o mesmo acontecendo a nova tentativa, três anos depois aproveitando o V centenário da chegada de Cabral ao Brasil. Até estas correram sem lustre, nada se adiantando sobre a mais que certa exploração daquele país antes de 1500. E lá fomos ofendidos mais uma vez na pessoa do Presidente da República com as inconcebíveis manifestações que lhe fizeram em terras de Vera Cruz.

Este facto poderia ter sido minorado se nos tivéssemos lembrado de comemorar no ano passado os 350 anos da expulsão dos holandeses do Brasil, mas tal não nos ocorreu.

E os 450 anos da chegada ao Japão tiveram muito mais relevo naquele país do que na Lusa terra.

Enfim em muito pouco acertamos e a lista podia continuar.

Há pois, que não desperdiçar próximas oportunidades e estou a lembrar-me ainda este ano do cinquentenário do primeiro ataque à Índia Portuguesa, pela União Indiana, ocorrido em 21 de Julho de 1954;

Os 350 anos da queda de Ceilão e da vitória de Montes Claros, em 2006; os 500 anos da tomada de Ormuz, em 2008; os 200 anos da invasões francesas, entre 2007 e 2010; os 500 anos da conquista de Goa, em 2010; idem para a conquista de Malaca, em 2011, o cinquentenário do início do terrorismo em Angola, em 2011; os 90 anos da primeira travessia aérea do Atlântico Sul, em 2012; e em 2015 deveremos comemorar os 100 anos da batalha da Mongua onde se efectuou a última carga a cavalo do Exército português, os 500 anos da morte de Afonso de Albuquerque e os 600 anos da Tomada de Ceuta. E o mais importante para o caso vertente, seria comemorar condignamente o V centenário da morte de Colón, que ocorrerá em 2006.

Há pois que insistir no tema Colón. E o ponto é este: Colón pode até nem ser português ou sendo-o ou não, ter servido a coroa portuguesa. Mas havendo, nem que sejam apenas pequenos indícios de que isso pudesse ter sido realidade, então seria lógico que o assunto fosse mantido vivo e acarinhado o seu estudo. Ora o espantoso é que não só, a nível nacional, nada se faz neste sentido, como se ataca e se tenta inviabilizar qualquer iniciativa que vá por esse caminho. Não deve haver povo mais masoquista no mundo, do que o português...

E tanto é mais de espantar quanto este tema serve muito os interesses portugueses. Senão vejamos:

- a busca da verdade ainda não deixou de ser uma actividade nobre;
- a investigação sobre Colón português ajudaria a colocar os Descobrimientos portugueses e toda a actividade que lhe está associada, no epicentro da abertura da Europa ao mundo, no conhecimento da terra e na primeira globalização que se levou a cabo;
- a curiosidade e o desenvolvimento do conhecimento de todos estes assuntos seriam aumentados tanto a nível nacional como internacional;

- a Marinha e a cultura portuguesas veriam acrescentada a sua honra;
- tudo o que vier a favor de Portugal aumentará a nossa projecção no mundo e o peso específico que possamos ter na União Europeia, na Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) e neste caso específico, nas relações Ibero-Americanas;
- serviria para pagarmos uma dívida de gratidão a Salvador Zarco, um português de lei que se sacrificou pelo seu rei e pela sua Pátria;
- finalmente e muito importante, ajudaria a levantar a auto estima nacional que a maioria dos comentadores afirma – e nós constatamos – andar pelas ruas da amargura.

É certo que isto nos traria incompreensões, vitupérios e, quiçá alguns problemas internacionais nomeadamente por parte da Espanha – que estamos em crer, sempre soube a verdade, mas não quer que se saiba –, e sobretudo, da Itália e das comunidades italianas espalhadas pelo mundo, a começar nos EUA, para quem Colombo – e não Colón –, é o maior dos seus heróis. Paciência, teríamos que arrostar com elas. Faz parte do preço que pagamos por sermos uma nação livre há quase nove séculos. Quando deixarmos de querer pagar esse preço, os leitores concluirão...

O que se pode fazer então? Muito. Atendem: pagar bolsas de estudo ou prémios para quem se quiser dedicar ao assunto; organizar congressos nacionais e internacionais sobre o tema; avaliar intervir e, eventualmente, contestar o que se publica e faz no mundo sobre a questão; iniciativas várias, individualmente ou em conjunto, por parte de instituições nacionais relativamente a toda esta temática; tentar interessar personalidades estrangeiras de reconhecido mérito, sobre a problemática. E seria do mais elementar bom senso que tudo fosse apoiado pelos órgãos do Estado.

Vivemos temos favoráveis para se relançar a polémica.

Na Internet existem já centenas de sites sobre Colón; no Canadá está em preparação um congresso internacional sobre esta figura histórica

e até a Câmara de Cuba se passou a interessar pelo diferendo desde que assumiu que Colón era filho do Concelho.

Mas mais importante de tudo é que uma equipa de cientistas está a efectuar teste de ADN para se determinar exactamente onde está sepultado Cristóvão Colón: se em Sevilha se em Santo Domingo (e ainda para determinar se os outros corpos exumados em Sevilha são seus familiares). Já se fizeram testes naquela cidade e apesar de não serem completamente conclusivos tudo aponta para que o corpo não seja o de Colón. A República Dominicana começou por recusar os testes, depois autorizar e pouco antes destes se efectuarem, em Fevereiro deste ano voltar a impedi-los. É muito natural que haja no meio disto algumas pressões de bastidores.

A oportunidade para nós é única e creio que não suscitará argumentos contrários às entidades portuguesas que se batem pela tese genovesa, se se vier a propor a essa equipa de cientistas que se desloque a Portugal a fim de realizar testes semelhantes ao infante D. Fernando, tido como pai de Colón, na tese portuguesa e que se encontra sepultado em Beja, bem como a outros familiares identificados de Colón e cujos corpos possam ser analisados.

Poderá, eventualmente, o governo português entender que tal evento a ser proposto possa ter consequências políticas menos agradáveis. A isso teremos que responder que o acto é em si patriótico; que a procura da verdade é uma acção respeitável; que com isso não estamos a agravar ninguém e que defender o que é nosso é não só um Direito mas também um Dever.

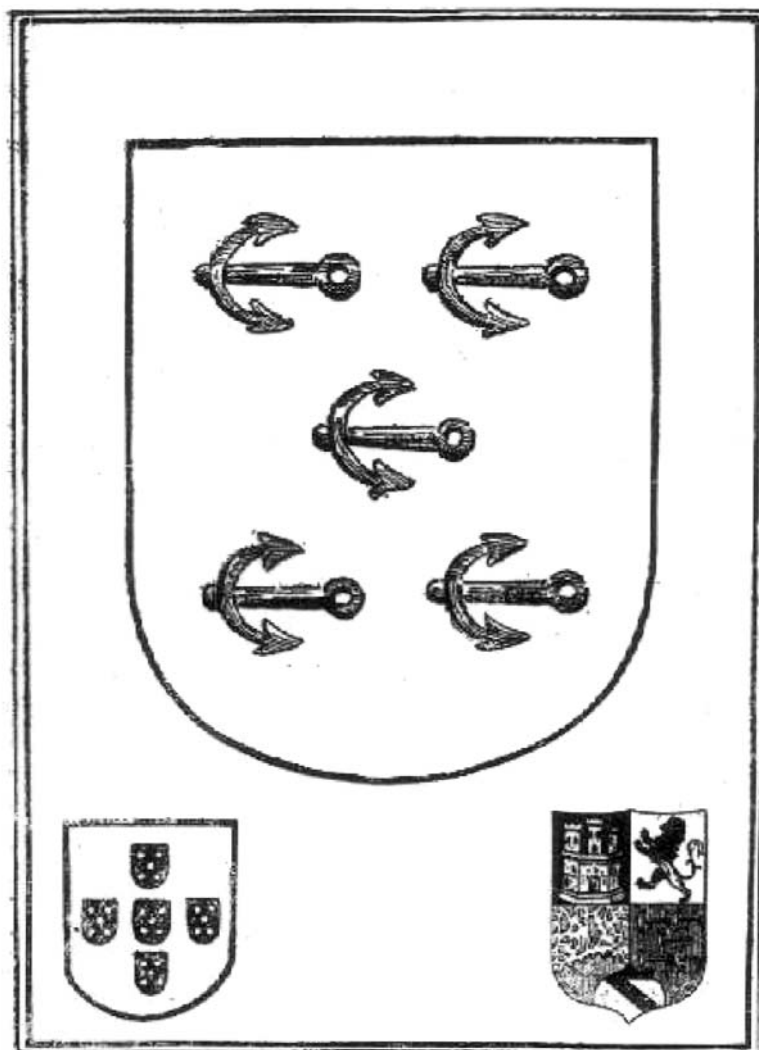
Portugal para ser respeitado tem de se dar ao respeito. Já chega que os italianos nos “roubem” constantemente o Santo António e escusávamos de andar tão dobrados que deixamos chamar aos encontros semestrais entre os chefes de governo de Lisboa e Madrid “cimeiras ibéricas” em vez do correcto Luso-Espanholas.

Sem embargo há que persistir na esperança de que melhores dias virão. É isso que este escrito representa.

“NÃO QUERAI SER GENOVESES
MAS SIM MUITO PORTUGUESES”

Gil Vicente

DE CRISTOVAM COLOMBO



O braço de armas de Colombo

SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM À MEMÓRIA DO COMANDANTE RAUL DE SOUSA MACHADO

*Palavras do Presidente da Academia de Marinha,
Vice-almirante António Ferraz Sacchetti, em 5 de Abril*

Ex.^{mo} Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhor Tenente Raul de Sousa Machado, Sr.^a Arquitecta Luísa de Sousa
Machado e Familiares do Comandante Sousa Machado
Senhores Almirantes
Senhores Académicos e Senhores Convidados
Minhas Senhoras e meus Senhores.

Damos início a esta primeira Sessão Solene do ano de 2005, não para apreciar as conclusões do trabalho de investigação de um dos nossos confrades ou convidados, como é frequente nas nossas sessões académicas, mas para homenagear, de forma singela porém muito sentida, o Comandante Raul de Sousa Machado.

Desejámos recordar o camarada, o amigo, o Académico Efectivo da Classe de Artes, Letras e Ciências que foi também Secretário-Geral desta Academia e o artista notável que, pelo menos desde 1942, que eu saiba, fortemente influenciado pela vida do mar que escolheu, e sendo um excepcional observador, deixou milhares de trabalhos de pintura, desenho, gravura e escultura, para além de alguns manuais técnicos e de outras curtas obras literárias, quase todos ligados ao Mar e à Marinha, aos seus Navios, aos seus Homens e às suas histórias.

Agradeço a presença de V. Ex.^a Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Independentemente de saber que também V. Ex.^a estimava e admirava o Comandante Sousa Machado e que, por isso mesmo se desejou associar a esta nossa iniciativa, a Sua presença, Senhor Almirante, confere-lhe a dignidade e solemnidade que muito desejávamos que ela tivesse, apesar da sua simplicidade.

Agradeço também a presença dos filhos e de todos os Familiares do Comandante Raul de Sousa Machado.

Muito nos apraz que possam testemunhar a amizade e a consideração que nutriam pelo vosso ente querido recentemente desaparecido, todos aqueles que na Marinha, e também fora da Marinha, o conheciam e com ele privaram.

A toda a Família renovo os cumprimentos do Conselho Académico e a nossa solidariedade.

Aos Senhores Académicos e Senhores Convidados que responderam em número tão significativo ao nosso apelo para se juntarem hoje a nós, agradeço penhorado a presença de V. Ex.^{as}.

Para além dos camaradas de curso ou do mesmo tempo de Escola, estão aqui representadas muitas gerações de oficiais, o que mostra bem o prestígio que o Comandante Sousa Machado tinha conquistado e a simpatia que por ele sentia a corporação.

Minhas Senhoras e meus senhores.

Eu, e melhor do que eu muitos de V. Ex.^{as}, quase todos teríamos conhecido e poderíamos certamente evocar a figura do Comandante Raul de Sousa Machado.

Recordo, por exemplo, que Sousa Machado era Imediato do contra-torpedeiro Dão, sendo eu Chefe do Serviço de Navegação, quando da viagem do Presidente Craveiro Lopes ao Brasil, de Maio a Julho de 1957, tendo o Senhor Comodoro Fernando Quintanilha de Mendonça Dias como Comandante do GRUPCOLTDOIS e o Senhor Almirante Vicente Manuel Almeida d' Eça, que aproveito para saudar com consideração e amizade, como Chefe do Estado-Maior do Grupo.

Todos os marinheiros sabem, por experiência, que nada melhor do que uma longa viagem ou uma prolongada comissão fora de Lisboa para nos conhecermos bem e criar laços de amizade sólidos e duradouros.

No entanto, pedi a dois camaradas, também membros da Academia de Marinha, que usassem hoje da palavra.

O Comandante José Fernandes Martins e Silva abordará aspectos mais genericamente ligados ao Homem e ao Marinheiro; o Almirante Luís Augusto Roque Martins preocupar-se-á mais em salientar o artista, como grande colaborador da Revista da Armada.

Aproveito este momento para, desde já, lhes agradecer a prontidão com que acederam ao meu convite, e até o interesse manifestado em participar nesta homenagem.

No corredor da Academia poderão V. Ex.^{as} apreciar, após esta sessão, um reduzidíssimo mas diversificado número de obras do Comandante Raul de Sousa Machado, onde até se inclui uma “auto-caricatura” sugestivamente assinada “EU”, que foram expostas com a colaboração, que agradeço, do Museu de Marinha, da Biblioteca Central de Marinha, da Revista da Armada e de part-culares como o Comandante Cyrne de Castro e o Comandante Couto Soares.

UMA PERDA IRREPARÁVEL

Inesperadamente faleceu, no dia 7 de Março passado, o Comandante Raúl de Sousa Machado, um dos fundadores da Revista da Armada em 1971 e desde essa data seu colaborador permanente.

É dele a autoria da capa, que ficou para a posteridade, do primeiro número da nossa Revista onde, com grande simplicidade, fez representar os oficiais, sargentos, praças, funcionários civis e ainda os fuzileiros, um navio de guerra e o mar, tendo presente o principal objectivo que o Almirante Manuel Pereira Crespo, Ministro da Marinha de então, fixou para a Revista – o fortalecimento do espírito de corpo e o incremento da camaradagem entre todos os que servem na Marinha.

Conheci o Comandante nos finais dos anos 50 na Escola Naval, onde ele era o instrutor de armamento portátil. Capitão-tenente, recém promovido, aparentava um aspecto jovem, que manteve ao longo dos tempos, quando comparado com outros camaradas seus contemporâneos e já naquele tempo impressionava a sua grande aptidão para o desenho. Dava gosto ver como com um simples pedaço de giz no vetusto quadro de ardósia conseguia, através de um rebatimento, às vezes torcido, ou de um pequeno truque, mostrar como actuavam, na realidade, os diversos mecanismos de uma arma.

Na sua vida de Marinheiro a Arte acompanhou-o sempre. Embarcado, é notável uma aguarela onde se destaca a grande árvore no porto de Díli à qual os navios amarravam de popa, trabalho executado no tolda do Aviso “Gonçalves Zarco” em 1945, após o fim da II Guerra Mundial no Pacífico. Na Escola de Artilharia Naval ilustrou vários manuais escolares e quando na Capitania dos Portos de Cabo Verde e na Defesa Marítima da Guiné, leccionou nos liceus locais e, aí, veiculou os seus profundos conhecimentos artísticos.

Como afirmou em entrevista à Revista da Armada, foi sempre um autodidacta, apesar de alguns contactos esporádicos com artistas de renome. Executou todas as disciplinas das Belas Artes com excepção da arquitectura. Na pintura trabalhou a aguarela, o guache, o acrílico, o óleo, a gravura de água-forte, o pastel, o linóleo, o lápis e a pena, nas quais se repartiu como ilustrador de revistas e postais quase sempre no campo naval. Pintou retratos, e para falar só nos mais conhecidos, destaque os dos Comandantes Aragão e Oliveira e Carmo para o Museu de Marinha,

do Conde de S. Vicente para a Escola Naval e do Comandante Conceição Silva para o Planetário Calouste Gulbenkian. Foi autor de muitos cartões para azulejos, de cartazes publicitários e ainda de ex libris. Na escultura ficaram famosos, entre outros, os bustos de Henrique Seixas na Messe de Cascais, da Rainha D. Amélia no Instituto de Socorros a Náufragos, do Almirante Pereira Crespo em S. João do Estoril e do Tenente-General Bartolomeu da Costa junto do Dique do Arsenal. Na medalhística são inúmeros os seus trabalhos. Refiro apenas a moeda comemorativa da reconstrução da Fragata “D. Fernando II e Glória” cuja venda reverteu para aquela obra.

E na Revista da Armada durante 34 anos o que fez o Comandante Sousa Machado?

Escreveu nas secções de Numismática, Filatelia e Assuntos Africanos. Redigiu histórias e episódios marítimos – e no “Quarto de Folga”, com anedotas e passatempos, sempre referidos a motivos navais. Era ainda responsável pela Bibliografia, mas a sua intervenção mais importante na Revista foi na área da ilustração, onde o seu traço inconfundível e de uma enorme simplicidade preenche mais de 700 páginas. É um acervo notável onde não é possível fazer escolhas, pois tudo o que desenhou é de enorme qualidade. Note-se que muitas vezes e não querendo tirar o mérito aos trabalhos escritos, a ilustração do Comandante Sousa Machado com a sua enorme sensibilidade, o seu espírito crítico, o seu humor, por vezes mordaz e o seu humanismo, acabava por ser de vital importância para a compreensão do texto e até para a sua complementaridade.

Para além de ilustrar os seus próprios artigos e dos desenhos que acompanhavam as poesias, registe-se as séries do Almirante Silva Braga, com 200 ilustrações, os desenhos efectuados para os editoriais e outras peças do Almirante Malheiro do Vale e nos últimos tempos as 38 gravuras para as “Histórias da Botica” do Doc e ainda 10 para as “Divagações de um Marujo” do Comandante Moreira Silva.

Mas voltando um pouco atrás, não podemos esquecer o Cabo Pézinhos, criação do Almirante Malheiro do Vale que na *Revista da Armada* n.º 25 de Outubro de 1973 se definia assim: Sou um velho cabo de manobra quase pertença ao passado e sou dos poucos que usa o cabelo curto e o boné na cabeça. Chamam-me Pézinhos, não sei porquê. Será por usar sapatos n.º 46? Diz a família que quando eu estou em terra muito tempo começo a ficar rabugento e a implicar por tudo e por nada... e por aí fora.

O Cabo Pézinhos e as suas cartas mantiveram-se muito tempo nas páginas da Revista, mas na minha opinião quem o consagrou foi na realidade o Comandante Sousa Machado com o seu desenho. Assim, ao longo desses anos, nós na Marinha, habituámo-nos à sua figura nas mais diversas situações e mesmo a morte do Almirante Malheiro do Vale não acabou com o popular Cabo porque o Comandante Sousa Machado lhe dava vida. Agora, infelizmente o Cabo Pézinhos só irá reviver na nossa memória.

Uma referência ainda ao projecto da criação oficial da figura de Pintor de Marinha com um estatuto um tanto ou quanto semelhante ao que existe na Marinha Francesa. Esta iniciativa do Presidente da Academia de Marinha, que contou com a concordância dos restantes membros da Comissão Cultural e de mim próprio, para além de incentivar os artistas a pintarem o mar e tudo o que o envolve, destinava-se essencialmente a consagrar o Comandante Sousa Machado que seria naturalmente, após a aprovação dos Estatutos, o Pintor de Marinha n.º 1. Falecido este distinto oficial julgo que não se justifica aquela designação. Ele, estou certo passará à História não como Pintor de Marinha n.º 1 mas sim como o Pintor da Marinha.

Evoquemos pois o Grande Artista Plástico que foi o Comandante Sousa Machado que, com o seu traço inconfundível, a enorme cultura naval de quem serviu devotadamente a Marinha toda uma vida, deixou uma obra imensa, que representa para nós marinheiros, um elo da nossa própria identidade. Nós revemo-nos realmente nos seus trabalhos!

Não querendo acreditar no estatuto de insubstituível julgo que nesta hora, o Comandante Raúl de Sousa Machado é mesmo insubstituível.

*Comunicação apresentada pelo
Académico José Martins e Silva, em 5 Abril*

IN MEMORIAM
DO COMANDANTE RAUL DE SOUSA MACHADO

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhor Presidente da Academia de Marinha
Senhor representante da família do Capitão-de-mar-e-guerra Raul de Sousa
Machado
Senhores Almirantes
Senhoras e Senhores Convidados
Prezados Confrades

Os anos que se sucederam à primeira guerra mundial do passado século foram difíceis para grande parte da Europa. Portugal não foi excepção, pois apesar de o seu território não ter sofrido as devastações do conflito, a profunda crise económica e social que atingia o País, agravada pela instabilidade política da primeira república, tornava a vida muito dura para grande parte do nosso Povo, que vivia na ignorância e na miséria.

De resto, e como é sabido, miséria e ignorância são duas faces da mesma moeda, e haverá sempre, em todos os tempos, quem disso tire proveito.

Estava-se, pois, num período sombrio da nossa História e foi então que, em Setembro de 1921, nasceu numa aldeia da Beira Alta, no Concelho de Moimenta da Beira, Raul de Sousa Machado, cuja memória a Academia de Marinha hoje homenageia.

Seu pai, professor primário, seguia com natural apreensão a situação do País, ademais tendo consciência de que vivia numa terra isolada e sem recursos. Eram as Terras do Demo, celebrizadas por Aquilino Ribeiro numa obra a que deu o mesmo nome.

O escritor havia nascido numa aldeia do Concelho de Sernancelhe, contíguo de Moimenta e, ainda criança, mudara-se com seus pais para Soutosa, aldeia vizinha de Péva, o lugar onde nasceu Sousa Machado.

Apesar de se ter envolvido, desde muito novo, na agitada vida política portuguesa do final do século XIX, facto que o obrigaria a emigrar, para escapar às perseguições que o poder lhe movia, a implantação da República permitiu a Aquilino um

regresso relativamente seguro a Portugal. Apegado às origens, como tão frequentemente comprovou na sua obra, deslocava-se com regularidade à sua Beira Natal.

O escritor havia de há muito conhecido o avô de Sousa Machado, tendo até feito dele um personagem que aparece no inesquecível conto “O Malhadinhas”, onde figura com o seu próprio nome, o Sousa.

O pai de Sousa Machado, alguns anos mais novo que Aquilino, era pessoa esclarecida, tal como seu próprio pai, de modo que não deve ter sido difícil fazer-se de amizade com o escritor, tanto mais que partilhavam um interesse comum, a caça, que lhes permitia fazer grandes caminhadas juntos.

Desse relacionamento ter-se-á formado no espírito do professor primário, se é que não existia já, a ideia de que tinha de deixar o lugar acanhado em que vivia, para poder proporcionar formação adequada ao filho que, entretanto, chegara à idade escolar.

Mário de Sousa e Sá, assim se chamava o pai de Sousa Machado e a mãe, brasileira de nascimento, de seu nome Zilda Dionísio Machado, puseram-se de acordo sobre a necessidade de fazer sacrifícios se quisessem libertar-se do seu pequeno mundo e arranjar melhores perspectivas de futuro, indo então viver para Viseu, onde o professor arranjava colocação.

Aí iniciou Sousa Machado a instrução primária, que viria a concluir no Concelho de Mangualde, mais propriamente em Castendo.

Para que o filho Raul pudesse continuar os estudos e tendo entretanto a família sido aumentada com o nascimento de duas meninas, o pai conseguiu transferência para a delegação de Coimbra da Direcção-Geral do Ensino Primário, possibilitando ao filho o ingresso no liceu de D. João III.

É notável a persistência e espírito de sacrifício deste casal que, sem grandes recursos, proporcionou aos seus três filhos condições para concluir cursos superiores, ainda que a filha do meio tenha beneficiado, a partir de certa altura, da ajuda dum outro familiar.

Temos já o jovem Sousa Machado em Coimbra, frequentando o liceu, mas ainda se não falou das suas eventuais aptidões artísticas. O facto é que o talento que tanto o distinguiu e caracterizou mais tarde, cedo se começou a revelar, como se poderá avaliar pelos dois pequenos episódios que passo a relatar.

Aí pelos seus 7 ou 8 anos, já com a aptidão para o desenho bem evidente, passava longos períodos a desenhar o que a sua imaginação concebia. Para esse fim, utilizava quantidades apreciáveis de papel, lápis e borracha e não podendo reclamar dos pais as quantidades de material de que necessitava, pois o dinheiro não dava para tudo e havia outras prioridades, pôs a sua pequena cabeça a trabalhar e imaginou um plano para fazer receita. Nada menos! Com o espírito inventivo e o dinamismo que haveria de manter pela vida fora, concebeu e construiu um engenho rudimentar, semelhante a uma lanterna mágica, desenhou em sucessivas tiras de papel cenas diversas e conseguiu projectá-las com alguma

animação. O cenário estava pronto. Reuniu então a miudagem da vizinhança em sua casa e, simplesmente, cobrou um ou dois tostões a cada pequeno espectador. Engenhoso, sem dúvida e também empreendedor, isto aos 8 anos!

E assim obtinha o dinheiro de que necessitava sem sobrecarregar os pais.

Outro exemplo: sua mãe, que nem sempre dispunha de tempo ou não estaria disposta a entreter o seu espírito irrequieto, valia-se da habilidade de mãos que o filho já revelava e mandava-o para o jardim da casa, isto no Inverno, para fazer bonecos de neve.

Sua irmã Lucília recorda-se do desapontamento do jovem escultor quando, uma vez a obra pronta, o sol aquecia um pouco mais e os bonecos se derretiam.

Esta espontaneidade do seu talento foi sendo moldada ao longo da vida, em permanente autodidatismo.

O senhor Almirante Roque Martins, Director da *Revista da Armada*, irá lembrar-nos seguidamente o que o Comandante Sousa Machado afirmara numa entrevista, a propósito da sua formação artística e do autodidatismo que sempre o norteou. Referiu ele, então, as modalidades que praticara e a essas eu desejo agora acrescentar, pela importância que tiveram na sua notoriedade, estas outras modalidades, a escultura, a medalhística e a numismática, nas duas últimas das quais atingiu renome nacional e mesmo internacional.

Mas regressemos à sua juventude. Por volta dos 17 anos, quase finalista do liceu, desejando submeter os seus méritos artísticos à apreciação do que era então considerado o expoente do desenho animado, Walt Disney, enviou-lhe uma carta acompanhada de alguns trabalhos seus.

Em resposta, recebeu uma fotografia autografada do famoso artista, acompanhada de palavras de incitamento e da sugestão de partir para os Estados Unidos a fim de prosseguir os seus estudos de Belas-Artes, ele, que nunca os tivera.

Esse desígnio era, evidentemente, de difícil realização e, por outro lado, Sousa Machado já havia decidido que, embora gostasse de vir a ser arquitecto, o seu desejo de conhecer o mundo sem ter dinheiro só poderia ser concretizado se entrasse para a Marinha, conforme confidenciaria à sua irmã mais nova.

E assim foi: concluído o liceu, fez ainda em Coimbra os preparatórios militares e em seguida ingressou na Escola Naval, em Setembro de 1939, quando estava a começar a segunda guerra mundial do século.

Três anos depois era guarda-marinha e, no início de 43, estando embarcado no contra-torpedeiro *Lima*, comandado por Sarmento Rodrigues, viveu o conhecido episódio do temporal do mar dos Açores que provocou ao navio uma inclinação de 67º.

Abro um parêntesis, no tempo e na narração, para dizer que, em Novembro de 1999, quando consultei documentação do Arquivo Geral da Marinha para participar nas comemorações do centenário do Almirante Sarmento Rodrigues, levadas a efeito por esta Academia, verifiquei que no “Diário Náutico” do *Lima*, relativo

ao período do temporal, figurava o guarda-marinha Sousa Machado a assinar registos de quartos de navegação.

Como, ainda referindo-me a 1999, eu tinha contactos frequentes com o Comandante Sousa Machado, falei-lhe naquele episódio e ele disse-me que tinha sido um dos grandes sustos da sua vida tanto mais que, em certos momentos, se estava melhor com os pés nas anteparas do que nos pavimentos, pois além da referida inclinação de 67º, o navio sofreu outros balanços superiores a 45º. Eu imagino o susto!

A sua actividade artística na Marinha foi sempre condicionada, como seria normal, pelas obrigações de serviço.

Por isso ele dizia, com certa graça, que era “artista nas horas vagas”, pois só fazia os seus trabalhos fora das horas de serviço.

Só após a passagem à reforma e ainda de posse das suas aptidões se pode dedicar, a tempo inteiro, à criação artística, como mais adiante referirei.

Prosseguindo a carreira, após o episódio dos Açores embarcou noutra viagem, o aviso *Gonçalves Zarco*, no qual fez uma comissão ao extremo oriente e participou na expedição a Timor, logo após o final da segunda guerra mundial, expedição que permitiu a Portugal recuperar a soberania sobre o território, que havia sido sonegada pelas forças japonesas.

No porto de Díli, a capital, junto ao cais havia uma árvore de bom porte que, à falta de melhor, servia de cabeço de amarração aos navios. Sousa Machado, oportuno, viu a originalidade da situação e fixou-a numa aguarela, que foi felizmente preservada e que seria bom que um dia viesse a integrar o património do Museu de Marinha.

Essa é, em todo o caso, a minha modesta sugestão.

De regresso do Oriente, ainda os navios. Embarcou no navio petroleiro *S. Brás* e realizou viagens a Aruba, nas Antilhas, de onde então provinha grande parte do petróleo que abastecia Portugal.

Seguiu-se o curso de especialização, que fez de Sousa Machado um convicto artilheiro. Fazendo humor com a sua própria estatura – os camaradas de curso apelidavam-no carinhosamente de “Machadinho” – disse-me ele um dia com aquele ligeiro sotaque beirão, que usava e cultivava com elegância, sempre que oportuno, que a Marinha só mandava para artilheiros os “matulões” como ele próprio, não fosse o caso de, por causa da penúria de meios, se ter de voltar ao tempo dos canhões de carregar pela boca, que necessitavam de músculo! Fazia humor consigo próprio...

Após o curso de especialização, ficou na Escola de Artilharia Naval, como instrutor, tendo redigido e ilustrado vários manuais para uso dos cursos de oficiais e praças.

Isto mostra voluntarismo e disponibilidade, predicados que manteve até ao fim da sua vida.

Antecipando por momentos a cronologia da sua carreira refiro que, 7 anos depois, foi nomeado instrutor de armamento da Escola Naval. Os seus alunos queixaram-se de que os manuais do armamento portátil não continham qualquer gravura, o que dificultava sobremaneira a compreensão dos textos.

Algum tempo depois, um cadete seu aluno deslocou-se ocasionalmente à sala de armamento e deu com o professor, com uma peça de mecanismo numa mão, a desenhá-la com traço rápido e exacto. Não tardou que os alunos passassem a dispor de manuais devidamente ilustrados.

Esse aluno, que apenas há 2 ou 3 semanas me contou este episódio, é hoje Almirante na situação de reserva. Julgo que ele não se importará que eu revele o seu nome: trata-se do senhor Almirante Nuno Vieira Matias.

Prosseguindo a carreira de artilheiro, da Escola Naval passou à Direcção do Serviço de Material de Guerra e Tiro Naval, organismo de boa memória, um dos que melhor serviço prestou à Marinha durante alguns decénios, a par da também saudosa DSEC, a Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações. Eram organizações exemplares, de grande eficácia, que serviam os navios de forma rápida e competente, e quem nelas serviu podia sentir-se feliz por pertencer a um verdadeiro escol da Marinha de então.

Após 6 anos consecutivos dedicados à especialidade, Sousa Machado iniciou o primeiro de vários contactos com os antigos territórios africanos sob administração portuguesa. E foi assim que, em 1953, foi nomeado capitão dos portos de Cabo Verde, com sede no Mindelo, Ilha de S. Vicente. Eram ainda os anos tranquilos da década de 50, por isso a Comissão decorreu sem sobressaltos e na harmoniosa convivência com a população do Arquipélago.

Outro tanto se não poderá afirmar das outras duas experiências africanas, na Guiné e em Angola, vividas já em tempos conturbados.

Mas a seu tempo falaremos destas comissões, pois, entretanto, após Cabo Verde, Sousa Machado regressou a Portugal e aos navios, tendo embarcado de novo no *S. Brás* e, depois, no contra-torpedeiro *Dão*, que comandou durante dois anos, de Setembro de 55 a Agosto de 57.

Seguiram-se ainda duas comissões em unidades em terra, o Corpo de Marinheiros da Armada e a Escola Naval onde, como já referi, foi instrutor de armamento.

Finalmente, em Maio de 59 seguiu para a Guiné, por ter sido nomeado capitão dos portos e comandante da defesa marítima daquele território. Esta designação do seu novo cargo, comandante da defesa marítima, prenunciava já os tempos agitados que se aproximavam, pois foi durante a sua comissão que se iniciaram as acções armadas contra a nossa Soberania, levadas a cabo pelo Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde, conhecido pela sigla PAIGC.

A agitação política desenvolvida pelo PAIGC teve, em Bissau, graves consequências, quando um numeroso grupo de estivadores africanos, reunidos no cais do Pigiguiti, se manifestou e revoltou contra as condições de trabalho e as remu-

nerações. As forças da ordem intervieram e reprimiram violentamente os manifestantes, que estavam desarmados, causando elevado número de mortos e feridos. Este incidente do Pigiguiti haveria de se tornar uma espécie de ignidor das acções de guerrilha e foi utilizado, até à independência daquele território, como um dos anátemas que mais se usou contra a presença portuguesa.

A primeira acção armada do PAIGC aconteceu por essa altura, na Ponta Varela, pequeno posto militar à beira-mar, junto da fronteira norte da Guiné. O ataque em si não teve consequências de maior, mas ficou como um símbolo da luta armada que se estendeu a todo o território e haveria de durar 12 anos.

A partir do momento em que se verificaram acções de guerra Sousa Machado passou a efectuar frequentes deslocações, na extensa rede fluvial da Guiné, utilizando as lanchas de fiscalização, devidamente armadas, que entretanto haviam sido atribuídas ao seu comando.

Esta actividade operacional não lhe dava grandes oportunidades para se dedicar à criação artística, tanto mais que o tempo que tinha disponível em Bissau era muitas vezes ocupado a dar aulas de desenho no liceu.

Ainda assim, projectou um pequeno monumento e executou um busto em bronze duma figura ilustre de guineense, Honório Barreto, que no século XIX foi governador do território e que a nossa Marinha homenageou, mais tarde, atribuindo o seu nome a uma corveta.

O monumento, com o busto, foi erigido no porto de Cacheou, Terra natal de Honório Barreto, desconhecendo-se se ainda ali se encontra.

Concluída a comissão voltou para Portugal e foi nomeado para a frequência do Curso Geral Naval de Guerra, seguindo-se mais uma comissão de embarque, desta vez como comandante do navio patrulha *S. Nicolau*, onde esteve durante um ano.

Mas o apelo de África era forte e, em Fevereiro de 64, ei-lo a caminho de Angola, por ter aceitado o convite para as funções de governador do distrito do Cuando-Cubango.

Foi uma comissão que teve, por assim dizer, a dimensão correspondente à do território sob sua jurisdição, cuja superfície era quase três vezes superior à de Portugal.

Foi ali encontrar uma considerável indigência em quase tudo o que viu. As construções eram em boa parte de adobe ou em materiais precários, saneamento era coisa desconhecida, o apoio social às populações simplesmente não existia e, para mais, a rede rodoviária era escassa e muito rudimentar, resumindo-se às conhecidas picadas que, na época das chuvas, ficavam praticamente intransitáveis. Existiam, isso sim, pequenas pistas de aviação, o que era já um começo. Face à situação e antes de meter mãos à obra, Sousa Machado decidiu tirar o brevet de pilotagem, passando a utilizar o avião que o Governo-geral de Angola pusera à disposição, primeiro um mono motor, depois um bimotor Cessna, passe a propaganda.

Refiro, a título de curiosidade, que o nosso activo marinheiro “double” de artista e aviador, ainda encontrou tempo para escrever e ilustrar dois manuais de pilotagem de aviões, que mais tarde uma conhecida casa editora portuguesa considerou terem mérito para serem publicados e que se esgotaram rapidamente.

Tirando partido das potencialidades de que passou a dispor, o brevet de pilotagem e o avião, pôs em marcha um plano de construção de pequenas pistas de aviação, disseminadas em locais estratégicos e melhorou outras já existentes, uma das quais, em N’Riquinha foi preparada como aeródromo alternativo para aviões de maior porte.

O Cuando-Cubango nunca havia sido dos distritos mais favorecidos de Angola. Outras áreas daquele vasto território possuíam riquezas muito apetecidas, como o petróleo, os diamantes, o minério de ferro, o café, as madeiras, o algodão, etc., por isso haviam merecido mais atenção, leia-se mais investimentos, das autoridades de Luanda.

O Cuando-Cubango era o parente pobre, pouco ou quase nada dotado de infra-estruturas, como já referimos, esquecido e distante, por isso, sempre foi conhecido pelo expressivo nome de “Terras do Fim do Mundo”. É curiosa esta coincidência de Sousa Machado, nascido numa zona pobre de Portugal, conhecida por “Terras do Demo”, se encontrar em Angola com a responsabilidade dum território conhecido por uma designação, “Terras do Fim do Mundo” de certo modo análoga à outra.

Foi, pois, na capital deste distrito, de nome Serpa Pinto, que o nosso marinheiro iniciou a governação em Março de 64. Por essa época, a parte nordeste do território era utilizada como corredor de passagem por um dos Movimentos de Libertação que actuavam em Angola, o MPLA, cujos guerrilheiros provinham da Zâmbia e se dirigiam à sua área de implantação, perto de Luanda.

A partir de 66 entrou em acção outro Movimento, a UNITA, e tanto esta como o MPLA beneficiavam da proximidade da fronteira com a Zâmbia, pois este País servia-lhes de Santuário.

Com o evoluir da situação, as acções de guerrilha estenderam-se para sul e acabaram por estabelecer ligação com a Namíbia, que também lhes dava acolhimento.

Foi por essa época que, para fazer face às ameaças, a Marinha recebeu a missão de patrulhar e defender os rios que atravessavam a zona, vindo a fundar na margem do Rio Cuito uma povoação expressivamente designada Vila Nova da Armada, que depois se desenvolveu em torno das instalações dos nossos Fuzileiros Navais.

O local onde haveria de construir-se o quartel dos Fuzileiros foi escolhido a partir do ar, de bordo dum avião pilotado por Sousa Machado e que levava a bordo o Almirante Comandante Naval de Angola.

O interesse do governador pelos assuntos militares, ainda que estes não fossem do seu âmbito, nem sobre eles tivesse competências, era um interesse coerente com a sua formação militar e tinha que ver, ao fim e ao cabo, com a segurança das populações do seu distrito.

Em 1964, quando iniciou o mandato, o enorme território sob sua responsabilidade dispunha, como meios de defesa, dum efectivo de 60 soldados comandados por um capitão e 3 alferes, para mais equipados com armamento vetusto.

Ciente da situação, Sousa Machado chamava frequentemente a atenção das autoridades de Luanda, reclamando para o distrito um maior quinhão dos efectivos existentes em Angola.

Certa vez, o General Comandante da Região Militar de Angola foi em visita de inspecção ao Cuando-Cubango e o governador lembrou-lhe o que por várias vezes havia já dito, afirmando que as forças ali existentes, pelo reduzidíssimo efectivo e deficiente armamento, eram como que “soldadinhos de chumbo” (a expressão é dele), pois praticamente para nada serviam.

É claro que afirmações destas nunca agradam a quem comanda e de Luanda seguiu em breve uma queixa para o Ministro do Ultramar, de quem Sousa Machado dependia, mas do inquérito subsequente nada resultou.

O agravamento da situação levou finalmente a um gradual reforço dos efectivos militares, de que fez parte a vinda dos Fuzileiros Navais a que atrás fiz referência.

Regressando ao fio da pequena narrativa biográfica que procurei traçar do Comandante Sousa Machado, recordo agora que ele dava importância aos contactos, tanto quanto possível regulares, com as autoridades administrativas e os destacamentos militares, em especial os mais isolados ou mais expostos.

Para fazer esses contactos usava o avião, que ele mesmo pilotava. Nessas deslocações levava, sempre que possível, a esposa e os filhos, mais frequentemente a filha do que o filho, pois que este, tendo frequentado primeiro o Colégio Militar e depois a Escola Naval, só estava presente no Cuando-Cubango durante as férias grandes.

Contou-me a filha que, certo Natal, desejando visitar uma guarnição de fronteira, instalada em N'Riquinha, para lá seguiu no seu Cessna, com a família a bordo.

O tempo tornara-se entretanto sombrio e sem visibilidade e, para mais, tinha havido um “black-out” de comunicações que não permitia determinar a posição do avião.

Quando o indicador de combustível se aproximou perigosamente do limite de segurança, Sousa Machado informou a família da gravidade da situação e da eventualidade de terem de aterrar em território da Zâmbia, na altura um País francamente hostil a Portugal.

Por sorte ocorreu uma súbita e breve aberta no tempo, que permitiu referenciar a posição do avião e conduzi-lo em segurança até N'Riquinha.

A história acabou bem, portanto, mas neste pequeno episódio sem história, não deixa de ser curioso constatar que um oficial de Marinha, em funções civis, se encontrou perdido no ar, aos comandos dum avião e a mais de 1000 quilómetros do mar.

Sousa Machado aproveitava normalmente as deslocações em serviço para, sempre que possível, valorizar a sua experiência artística, registando as formas e as cores do que observava, fossem paisagens ou gentes.

Uma etnia em especial, a dos bosquímanos, despertou desde cedo a sua atenção, tendo aproveitado a ocasião, única, para pintar e desenhar muitos rostos dessa gente estranha, que parece condenada a desaparecer. São trabalhos de evidente interesse antropológico, que o autor guardou para si desde então e que um dia talvez possam ser admirados pelo público, juntamente com outros trabalhos seus, se for possível realizar uma exposição retrospectiva do conjunto da sua obra. Atrave-me mesmo a sugerir que, entre esta Academia, de que Sousa Machado foi distinto membro, o Museu de Marinha, que ele tanto e tão bem serviu, e os seus familiares, se encontre a força motriz capaz de levar a cabo a realização dessa exposição.

O artista não se limitou a pintar e desenhar. Munido invariavelmente duma câmara de filmar Super 8 – ainda estavam longe as eficazes câmaras de vídeo actuais – foi registando o que mais despertou a sua sensibilidade.

Conhecendo-se o seu talento, não é excessivo admitir o interesse que tais filmes certamente têm, pois além das prováveis e naturais cenas familiares, eles conterão informação que é já parte do nosso passado recente, tanto da História da Marinha como até do País.

Sua filha, aqui presente, disse-me que tencionava converter esses velhos filmes em formatos actuais, vídeo ou DVD, e daqui vos encorajo, senhora arquitecta, a levar a cabo esse intento, que actualmente será de fácil concretização.

Os 6 anos que o Comandante Sousa Machado passou no governo do Cuando-Cubango assinalaram um período de evidente progresso, pois a região estava carenciada de quase tudo.

Na capital, que nem luz eléctrica possuía, mandou instalar uma pequena central, que fornecia energia durante grande parte do dia mas que, por ser única e por prudência, era desligada às 23.00 horas.

Contou-me seu filho que a pequena comunidade europeia da cidade, a única a beneficiar inicialmente deste melhoramento, regozijava-se sempre que ele ia de visita aos pais, durante as férias, pois gostando de ler à noite e encontrando-se o comando do gerador em casa do pai governador, obtinha deste o consentimento para mais 2 ou 3 horas de electricidade.

Sousa Machado criou postos de saúde em muitas áreas do distrito, pugnou pela construção de pequenas escolas, que dependiam do Secretário Provincial de Educação, instalado em Luanda, mandou asfaltar ruas, construir a rede de esgotos

e melhorar as captações de água, etc., podendo dizer-se que, efectivamente, estava tudo por fazer.

Em Janeiro de 70 terminou a comissão no Cuando-Cubango. Por coincidência, nessa altura vagara cargo idêntico no distrito de Moçâmedes. Sousa Machado obteve o lugar e em má hora o fez, pois cedo entrou em conflito com as autoridades de Luanda e, até, com o Ministério do Ultramar e a situação agravou-se a tal ponto que lhe foi dada por finda a comissão ao fim de apenas 8 meses de actividade.

Não disponho de informação que me permita apurar o que deu aso a estes acontecimentos mas, como normalmente sucede, quando se levanta poeira quem mais a suporta é quem está mais baixo. E lembrei-me também do tal episódio dos “soldadinhos de chumbo”, no Cuando-Cubango. Talvez fosse só coincidência. Talvez.

O facto é que Sousa Machado regressou a Lisboa e de novo começou a rotina dum oficial de Marinha.

Prestou serviço no Comando da Defesa Marítima do Porto de Lisboa, como segundo comandante e de seguida na Direcção do Serviço de Pessoal, onde chefiou a 2.^a Repartição.

Foi então nomeado para a frequência do Curso Superior Naval de Guerra, que conclui 6 meses depois.

Terminou esta fase da sua carreira no desempenho das funções de Chefe do Estado-Maior do Comando Naval dos Açores, para que havia sido nomeado em Junho de 1974, dois meses após a Revolução de 25 de Abril.

Em Setembro desse ano e por efeito do Decreto-Lei 309/74, o tão discutido decreto dos saneamentos, Sousa Machado viu dada por finda a comissão nos Açores e regressou a Lisboa, tendo passado para o Quadro da Reserva da Armada.

Ao preparar-me para fazer esta apresentação, tive ocasião de analisar, detalhadamente, a carreira de Sousa Machado ao longo dos 35 anos de serviço que então contava e pude assim formar opinião sobre o seu valor profissional.

Por outro lado, queria esclarecer que, enquanto estive no Museu de Marinha, onde Sousa Machado trabalhava no restauro de quadros desde 1977, mantivemos contactos praticamente diários ao longo de 13 anos. Julgo, pois, estar habilitado a afirmar, nesta sessão em que se homenageia a sua memória, que considero injusta a grave sanção que lhe foi imposta.

Houve oficiais que foram então merecidamente afastados do serviço e, desses, só tenho a lamentar que tenham regressado mais tarde, beneficiando duma lei bem intencionada mas que, nalguns casos, foi mal aplicada.

Sousa Machado, volto a afirmá-lo, não devia, em minha opinião, ter recebido o tratamento que o atingiu e tão profundamente marcou, ainda que mais tarde a injustiça tenha sido corrigida e ele reintegrado no serviço activo.

Soube, porém, ultrapassar com dignidade o trauma e continuar a dar à Marinha a sua valiosa colaboração, tanto profissional como artística, o que demonstra o seu carácter e a dedicação à corporação que servia.

Passou definitivamente à reserva, por limite de idade, em 1986 e nessa situação continuou a prestar valiosa colaboração, primeiro na Comissão Cultural de Marinha e, por fim, nesta Academia, onde foi Secretário-Geral durante dois anos, e em 1993 e 1994. Nesta última data desligou-se finalmente de quaisquer funções oficiais, assim concluindo uma longuíssima carreira de 55 anos.

Mas não dera por terminada a sua carreira artística. Com o vigor físico e o talento sempre presentes, criou desde então e a tempo inteiro, centenas de obras em domínios como a pintura, a escultura, a heráldica naval, a medalhística e a numismática, sendo de realçar, pela importância que teve para o Museu de Marinha, a incomensurável lista de trabalhos de restauro que ali efectuou desde 1977 e praticamente até à sua morte.

E passo por alto, por ser objecto da comunicação que o senhor Almirante Roque Martins fará em seguida, o seu formidável contributo para a *Revista da Armada*.

Por triste coincidência, ao regressar a casa no dia do seu funeral, encontrei na caixa de correio o numero 384 da Revista, relativo ao mês de Março, onde constava pela derradeira vez o nome de Sousa Machado como o mais antigo dos colaboradores permanentes e figurava também a sua última ilustração. Tinha-se fechado um ciclo.

Foi uma obra vastíssima a que Sousa Machado nos deixou, a maior parte da qual ainda e sempre em benefício da Marinha, embora tenha aceitado também realizar obras encomendadas por entidades como a Casa da Moeda, os CTT, a extinta Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, o Museu Marítimo de Macau, o Museu Histórico também de Macau, a Câmara Municipal de Cascais, as Marinhas de Guerra da Grécia e da Turquia, etc.

*

As duas vertentes da actividade de Sousa Machado, a profissional e a artística, entrecruzaram-se sem nunca se chocar – Nele, o oficial de Marinha sobrepôs-se sempre ao artista, o que não impediu este de tirar partido das oportunidades que as situações do serviço proporcionaram.

Foi um oficial reconhecidamente competente, que correu toda a gama de situações que podem caber a um oficial de Marinha, foi um bom camarada, leal e de trato afável, foi artista de assinalável mérito, normalmente em benefício da Marinha.

Ele será recordado por todos os que o conheceram, mas será seguramente como artista que a sua memória perdurará no tempo e ficará registada nos anais da corporação.

Sousa Machado viu o seu mérito profissional e artístico reconhecido em

diversas ocasiões, mas é de realçar a consagração nacional que recebeu, perto do fim da vida, quando foi agraciado pelo senhor Presidente da República com a Comenda da Ordem de Santiago da Espada.

Só tenho pena – temos todos certamente pena – que Raul de Sousa Machado não tenha recebido em vida um título oficial que lhe assentaria perfeitamente, o de “Pintor de Marinha”, dignidade que inteiramente merecia mas que os entraves da burocracia ainda não permitiram criar.

Está para breve, assim se espera, a publicação da legislação que vai estabelecer aquele título e, nessa altura, restar-nos-á o conforto de sabermos que Sousa Machado será, por mérito próprio e ainda que postumamente, o primeiro artista a ser contemplado com esta mais do que merecida homenagem.

O CORSO BERBERESCO NOS SÉCULOS XVI E XVII E A SUA ACÇÃO SOBRE O COMÉRCIO ATLÂNTICO PORTUGUÊS

*Comunicação apresentada pelo
Académico Jorge Semedo de Matos, em 12 de Abril*

“As surely as spiders abound where there are nooks and corners, so have pirates sprung up wherever there is a nest islands, offering creeks and shallows, headlands, rocks, and reefs – facilities, in short, for lurking, for surprise, for attack, for escape”¹

Henry Keppel

Não é excessivo afirmar que o fenómeno da pirataria é tão antigo quanto o transporte de mercadorias por via marítima, e que a sua história no Mediterrâneo se confunde com a dos povos que se desenvolveram à volta desse mar interior, em convívio estreito com o milénar vai vem de navios e mercadorias. Nem Roma o conseguiu banir por completo, apesar da relativa calma que implementou no *Mare Nostrum*, e é sabido como recrudescer com intensidade no dealbar da Idade Média, ali se mantendo até ao século XIX com facetas múltiplas que tiveram a ver com os conflitos que se desenrolaram à volta da Europa, do Médio Oriente e do Norte de África. No ano de 1390, Ibn Kaldoun descrevia assim o ambiente do porto africano de Bugia:

“...grande número de muçulmanos, habitantes do litoral de Ifriqka, atacavam estas regiões [costa francesa, Barcelona, Génova e Veneza], e o hábito de praticar o corso contra os cristãos estabeleceu-se em Bugia, há cerca de trinta anos.

O corso faz-se da seguinte maneira: um grupo mais ou menos numeroso de corsários organiza-se, constrói os seus próprios navios, escolhendo para os guarnecer homens de bravura comprovada. Estes guerreiros efectuem desembarques no litoral e nas ilhas habitadas pelos francos, surgindo de surpresa e levando tudo o que lhes cai nas mãos. De igual modo atacam os navios dos infiéis, tomando-os e regressando a casa com espólios volumosos e com prisioneiros. Bugia e outros portos ocidentais [de Ifriqka] estão, desta forma, pejados de cativos, que enchem as ruas das cidades com o ruído das correntes, sobre-

¹ “Tal como as aranhas proliferam em todos os recantos e fendas, os piratas crescem em todos os locais onde haja um grupo de ilhas que lhes ofereçam angras e baixios, promontórios, rochedos ou recifes, facilidades que, em suma, aproveitam para se esconder, surpreender, atacar e fugir”. Henry Keppel, *A visit to the Indian Archipelago*, London, 1853, p. 281.² Cf. Ibn Kaldoun, *Histoire des Berbères*, Vol. III, Alger, 1856, p. 117.

tudo, quando estes infelizes carregados de ferros saem para o trabalho diário. O valor do seu resgate é fixado em preços de tal forma elevados que se torna muito difícil, ou impossível pagá-lo.”²

E a situação que se verificava em Bugia encontrava-se a muitas outras cidades da Berbéria, permitindo-nos imaginar uma intensa actividade de corso, numa época em que o território português já tinha as suas fronteiras definidas, mas uma boa parte da actual Espanha ainda estava sob tutela islâmica. E o conflito endémico que afrontou cristãos e muçulmanos, na Península Ibérica, desde o século VIII ao século XV,³

teve sempre uma faceta menos conhecida e menos estudada que envolveu um sem número de combates no mar ou contra as costas de ambas as partes, com pormenores muito semelhantes aos que nos descreve Ibn Kaldoun. Os reis de Portugal mantiveram sempre uma esquadra de corso, de que não se conhecem muitos pormenores da sua dimensão e actividade antes de D. Diniz, mas que, com este rei, assume uma estrutura sólida com expressão no contrato efectuado com o genovês Manuel Pessanha, assinado a 1 de Fevereiro de 1317.

As grandes batalhas, as conquistas aparatosas, as invasões e as guerras que fizeram capitular reis e imperadores tiveram sempre um registo mais pormenorizado e mereceram um estudo mais atento por parte dos historiadores, do que os combates navais. Esses – sobretudo nestas longínquas eras – são tratados como sendo laterais aos grandes acontecimentos e jogos de poder. Influenciam-nos porque ninguém dispensa o movimento de mercadorias e gentes – nomeadamente o que se processa através do mar⁴ – mas não são alvo da mesma intensidade descritiva nem da mesma atenção académica. Existe, aliás, uma tendência permanente para descurar a dinâmica de domínio do mar, nas circunstâncias de cada época, assimilando-a a visões mais intensas e simples, próprias do combate terrestre, com maior percepção para a pessoa comum ou para os menos esclarecidos sobre as condicionantes do jogo com os elementos da natureza do meio marítimo, cujo conhecimento e domínio é essencial à condução, à manobra e à utilização militar de um navio. E esta forma de tratar o que à guerra no mar diz respeito condiciona bastante as conclusões do estudo que desvaloriza as especificidades, por desconhecer a sua importância.

Repare-se, por exemplo, como se têm explicado as motivações da expedição levada a cabo pelos portugueses, contra a cidade de Ceuta, em 1415: encontramos razões de natureza económica (por vezes mal fundamentadas); razões políticas

³ Conflito designado correntemente pela historiografia peninsular como “reconquista cristã”.

⁴ O problema das vias de comunicação marítimas tem merecido uma atenção crescente, na medida em que a sua importância, nos séculos XIX e XX, despertou a curiosidade sobre o papel que tiveram em épocas mais remotas.

relacionadas com o equilíbrio ibérico e com o prestígio internacional da nobreza e da coroa de Portugal;⁵ fervor religioso (sentido de cruzada); e, nalguns casos, motivos sociais, próprios de uma sociedade medieval que precisa de ocupar os seus cavaleiros. Muito raramente se refere a posição estratégica da cidade, no contexto do tráfico marítimo entre o Mediterrâneo e o Atlântico. E, quando isso acontece, a imagem transmitida é a de que os viajantes passavam ao alcance militar de uma fortaleza colocada sobre o Estreito de Gibraltar, sem que se explique convenientemente como é que se podia tirar vantagem da quela posição. A importância do domínio de uma passagem marítima reside na capacidade de atacar, com superioridade táctica significativa, os navios que a cruzam, podendo escapar rapidamente para um abrigo próximo inacessível aos outros.⁶

E Ceuta tem exactamente essas características, servindo ainda como base para lançar ataques corsários contra as costas do Norte de África e do reino de Granada. Mesmo os que reconhecem a importância estratégica daquela posição raramente observam que ela tem, sobretudo, a ver com o domínio do espaço marítimo e, muito menos, com a possibilidade de lançar operações contra o mundo islâmico do Norte de África. É-lhes muito mais fácil imaginar que ali estaria uma testa-de-ponte para conquistas africanas, do que compreender o seu papel sobre o Estreito e sobre o movimento marítimo que por ali passa.

Ceuta viveu quase sempre isolada dos territórios circunvizinhos, sem possibilidades de abastecimento regular que não lhe chegasse por mar. As expedições terrestres, com alguma expressão, que se fizeram no século XV a partir dali (1437, 1460-64) resultaram em desastres mais ou menos trágicos que tiveram a ver com as péssimas condições do terreno que a circunda. Registe-se, por outro lado, o êxito imediato da actividade naval, que ultrapassa largamente a defesa ou a segurança da navegação no Estreito de Gibraltar. À data da conquista estavam na cidade duas galés que foram aprisionadas, e a elas se juntaram outras embarcações portu-

⁵ A nobreza portuguesa, emergente de Aljubarrota, granjeou o prestígio inerente à vitória das armas, mas não se livrou da nódoa inerente à revolução que colocou D. João I no trono e que lhe deu uma primazia que era devida a outros, agora exilados ou mortos. O seu lugar foi ganho em 1385, mas com as reservas próprias da sociedade europeia medieval. Outros feitos de armas (e os feitos de armas eram a expressão de uma vontade divina) foram consolidando a sua posição, e Ceuta foi um desses feitos. A vontade de armar os príncipes cavaleiros numa verdadeira guerra – como escreve Fernão Lopes – ganha uma dimensão completamente diferente se pensarmos que toda a geração dos filhos dos fidalgos de Aljubarrota (e não só os príncipes de Avis) precisa dessa afirmação de prestígio internacional, particularmente importante para a normalização do relacionamento com Castela. Embora falando de uma época imediatamente a seguir à conquista de Ceuta, Domingos Maurício explica bem quais os efeitos que uma guerra ultramarina podia ter junto do Papa e do Consílio, e como a afirmação dos interesses portugueses podia passar pelo desencadear de uma expedição como a de Tânger. Cf. Domingos M. G. dos Santos, S.J., *D. Duarte e as responsabilidades de Tânger (1433-1438)*, Lisboa, 1960.

⁶ As angras, baixios, promontórios e rochedos – de que falava Keppel – onde os piratas se escondem para surpreender, atacar e fugir. Cf. *Supra* nota 1.

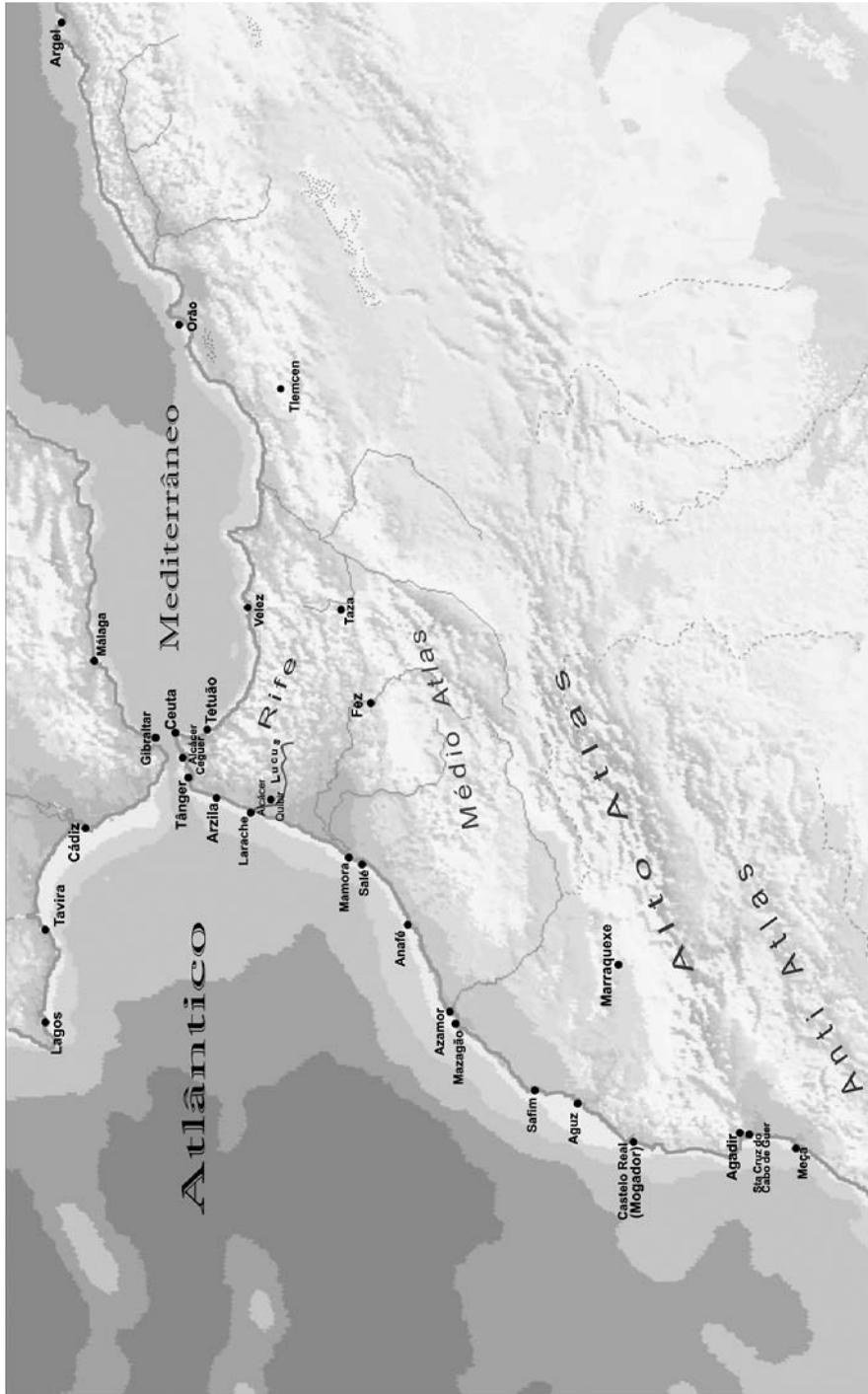


Fig 1 – A Berberia

guesas, nalguns casos construídas no local, como aconteceu com a famosa fusta “Santiago Pé de Prata”, mandada fazer por D. Pedro de Meneses.⁷

Esta embarcação tornou-se temível em toda a costa norte africana e granadina, actuando sob a direcção do patrão Afonso Garcia Queirós, que somou sucessivos êxitos contra os mouros no mar, nomeadamente contra alguns corsários que ali actuavam.⁸

Não saberiam os portugueses como esta actividade podia ser importante e lucrativa para o reino? Ou melhor – formulando a pergunta de uma outra forma –, não teriam a noção de que a posse de Ceuta aumentava a sua capacidade militar naval numa área importante para o corso? Seria pouco provável que o desconhecêssem, tanto mais que o corso era uma prática com a qual estavam familiarizados desde os primórdios da nacionalidade, que já merecera diversas medidas administrativas por parte do poder régio e ganhara uma dimensão apreciável para a própria coroa. Sabe-se bem como D. João I atendeu às questões marítimas, relacionadas com o Estreito de Gibraltar e com a posição conquistada em Ceuta, nomeando uma guarnição para os navios, cujo comando entregou ao irmão do almirante Lançarote Pessanha.⁹

Mas podíamos juntar-lhe os testemunhos patentes na *Crónica de D. Pedro de Meneses* ou mesmo nos *Anais de Arzila*, evidenciando uma actividade que está longe de ser subsidiária no contexto da presença portuguesa em Ceuta, alargada depois a outras praças africanas.

As conquistas no Norte de África, nos séculos XV e XVI, tiveram naturalmente uma lógica de *Guerra Santa* e foram marcadas pelo espírito de cruzada mobilizador interna e externamente. E serviram como “escola de cavaleiros”, dentro da tradição de uma ocupação guerreira da nobreza, multiplicando-se os feitos militares levados a cabo em recontros contra os mouros.¹⁰

O problema é que essa Guerra Santa raramente é vista de outra forma que não seja a de uma ânsia de conquista do território islâmico, desvalorizando-se a

⁷ E por he necessário que façamos começo naquella noble fusta que o conde primeiramente mandou fazer a que chamarão Samtiago Pee de Prata, onde sabe que, tanto que ell rrey partio, logo o comde comsyrou que nõ soamente lhe comvinha ter bos cavalos pera se ajudar dos ymigos da terra, mas aynda navios pera sojugar aquella parte do maar que lhe era vizinha. E por mamdou fazer aquella fusta que ja dissemos, a quall hera de dez bancos, e quis a bõa dita do comde que sayo muito ligeira, assy de rremos como de vellas, e foy h bõo synall dos aqueçimemtos vindouros.” Cf. Gomes Eanes de Zurara, *Crónica do conde D. Pedro de Meneses*, Lisboa, 1997, p. 303. Neste e nos capítulos que seguem descreve Zurara a actividade de Afonso Garcia de Queirós, como patrão da “Santiago Pé de Prata”, em sucessivas acções de corso na zona do Estreito de Gibraltar.

⁸ “E este Affonso Garcia foy o que desbaratou Boboramnte, h mouro gramde cossayro que morava em Tamger, e Bemirgao, filho do Esnarigado, e lhe tomou as fustas cada ha per sua vez, e as trouxe a Çepta cõ peça de mouros,…” Cf. *Ibidem*, p. 309.

⁹ Cf. *Ibidem*, p. 303.

¹⁰ Muitos outros terão ocorrido com menor êxito, dos quais poucos ficaram documentados, fosse pela sua insignificância, fosse porque seriam menos simpáticos para a memória de quem os praticou.

importância dos portos conquistados e, sobretudo, o seu valor estratégico para o exercício de um poder específico sobre os espaços marítimos. Quando se analisam as tentativas de ocupar militarmente a foz de certos rios, como os que desaguam em Larache, Mamora ou Salé, imagina-se que os portugueses pretendem ocupar lugares com acesso ao interior – ganhar vias de penetração no grande reino inimigo – passando despercebido que também são portos de abrigo (de maior ou menor qualidade) a partir de onde se podem desenvolver acções navais como aquelas que (afinal) lançaram os corsários marroquinos dos séculos XVII e XVIII. Mesmo quando não é evidente o aproveitamento desses locais, porque não se reconhece uma actividade operacional intensa, nem se identificam acções espectaculares contra armadas inimigas ou sobre navios comerciais de elevado porte, é fácil perceber que é grande a vantagem cristã apenas pelo facto desses portos não serem dominados por potenciais inimigos, impedindo-os de usufruir da superioridade táctica inerente. Lê-se o que eram as “grandes razões” da conquista – as que estão patentes nas crónicas, nos panegíricos e nalguma correspondência diplomática, as razões que hoje diríamos serem “politicamente correctas” –, e passa-se ao lado de outras menos óbvias mas nem por isso menos verdadeiras. Eram razões que também eram encaradas como combates pela fé e que traziam lucros significativos, encaradas de forma muito especial em Lisboa, em Génova ou em Antuérpia, porque o controlo naval do Mediterrâneo tinha uma grande importância para os comerciantes dessas praças europeias.

À entrada do século XVI, Portugal já contava com oitenta e cinco anos de presença efectiva no Norte de África, tinha alcançado a Índia através do mar, dominava o comércio marítimo do ouro da Guiné e sabia da existência de terras a ocidente do Oceano Atlântico, cuja importância desconhecia. Na sua aventura marroquina, entrava numa fase “imperialista”¹¹

que corresponde a uma vontade assumida por D. Manuel, materializada pela construção de fortalezas em locais que já eram pequenas feitorias de comércio, ou que foram conquistados pela força das armas: Santa Cruz do Cabo de Gué (1505), Castelo Real (1506), Safim (1508), Azamor (1513) e Mazagão (1514) são exemplos desse tipo de fortificações, a partir das quais se lançavam algaras sobre as terras circunvizinhas. Agudizou-se, nesta fase, a antinomia religiosa que conferiu ao conflito uma dimensão que Portugal não conseguiria sustentar. A tentativa de ocupar a foz do rio Lucos, com o ataque a Mamora em 1515, resultou num desastre militar que marca o fim de uma época e dá início a um período de retracção progressiva até à decisão de D. João III de abandonar a maioria das praças. Uma controversa decisão de D. João III (não teve o consenso da nobreza portuguesa) que se impôs pela incapacidade de manter um dispositivo militar tão disperso, exigindo a mobilização de inoportáveis meios navais, só para garantir o seu

¹¹ Cf. António Dias Farinha, “Características da presença portuguesa em Marrocos”, in Luís Albuquerque, dir., *Portugal no Mundo*, vol I, Lisboa, 1989, p. 116.

reabastecimento. Ficaram duas praças junto ao Estreito – Ceuta e Tânger – e Mazagão, mais ao sul, aparentemente fora da lógica de domínio da passagem marítima que presidiu à escolha das duas anteriores. Aliás, pode perguntar-se que importância teriam as posições da costa ocidental, fora do contexto que lhes é habitualmente atribuído pela historiografia, e que se prende com o desejo de conquista do reino de Marrocos. É provável que alguém, alguma vez, tenha pensado que seria possível cumprir o que seria um objectivo de predestinados, sujeitando todo o Islão magrebino. É legítimo pensar que assim aconteceu no tempo de D. Manuel, tanto mais que a visão imperial deste rei se estendeu a outras regiões do globo, mas não podemos desprezar as avisadas opiniões passadas a escrito por notáveis do reino, realçando os inconvenientes e o irrealismo de tal campanha. D. João III agiu com consciência e sem qualquer pusilanimidade (de que alguns o acusaram), “com os pés bem assentes na terra” e com a noção clara das capacidades de um povo a quem escasseavam os meios humanos e materiais para uma empresa que já se alargara até ao Brasil, à Índia, às Molucas, à China e ao Japão. Sabemos bem como procurou ouvir o conselho de vassallos experientes, recolhendo opiniões diversas e abalizadas, antes de tomar uma decisão final devidamente fundamentada. Mazagão parece escapar à lógica do domínio do Estreito, que continuava a revelar-se fundamental, enquadrando-se noutra projecto que, só subsidiariamente, poderia ter importância para o domínio do comércio entre o Mediterrâneo e o Atlântico¹². Foram abandonadas, contudo, outras fortalezas na costa ocidental africana e isso teve consequências que se adivinhavam logo nos anos sessenta do século XVI e que se tornaram nítidos no século XVII, com o crescimento do curso berberesco e com a sua passagem para o Atlântico. Os *Anais de Arzila* – texto escrito nos anos sessenta do século XVI por Bernardo Rodrigues – dá-nos conta das preocupações do autor, na sequência do abandono dessa cidade.¹³ Diz-nos o texto o seguinte:

“Deixando a deixada d’Arzila, direi as mortes e dano e custo que a este reino a juízo de muitos, sua deixada fez [...] e asi o azo que deu aos turcos passarem desta aprte do Estreito com suas gales e galeotas, fustas e bargantins,

¹² Mazagão tinha comércio e produção própria, recebendo uma parte do fluxo económico que, antes da retirada, iam para Azamor e Safim. Tinha uma especial importância os lambeis, com que se negociava na costa da Guiné e da Mina, e a produção cerealífera, exportável para a metrópole, justificando a presença de uma guarnição e de apoios que tinham assegurada a sua saída para o mar, através da couraça da própria fortaleza. Cf. António Dias Farinha, *História de Mazagão durante o período filipino*, Lisboa, 1970, *passim*. Ver ainda Otilia Rodrigues Fontoura, O.S.C. *Portugal em Marrocos na época de D. João III: abandono ou permanência?*, Funchal, 1998, *passim*.

¹³ Os *Anais de Arzila* começaram a escrever-se em 1560, reportando episódios da presença portuguesa na cidade, desde o ano de 1508 até ao seu abandono em 24 de Agosto de 1550. No dia em que se cumpria o aniversário da sua conquista, levada a cabo por D. Afonso V, em 1471. David Lopes, Introdução a Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo I, Lisboa, Coimbra, 1915, p. XI.

com as quais armadas e vindas tanta opressão e custo dão a este reino, trazendo el-rei nosso senhor galés e navios armados pêra segurar sua costa e vasalos, [...] porque não pareça que isto é falar à vontade, afirmo que não tendo os turcos e os mouros de Bélez e de Tetuão, desta aprte do Estreito, outro porto donde se podesem recolher e salvar de nossas armadas, sómente Larache, não ousavam passar o Estreito; e passando por quatro lugares que eram Cepta, Alcacere, Tanjere e Arzila de força avião de ser vistos, e logo era avisada toda a costa de Andaluzia e do Algarve¹⁴

O trecho reflecte a situação criada pelo avanço turco no Mediterrâneo e a aliança que se fazia com o rei de Fez, propiciando o aparecimento dos navios da *Sublime Porta* nas costas atlânticas. Bernardo Rodrigues revela uma noção clara da importância estratégica de Arzila, onde se entrevêm duas vertentes: uma delas diz respeito ao controlo directo do Estreito de Gibraltar, através dos portos que o dominam; mas outra tem a ver com os abrigos na costa ocidental, a sul do Cabo Espartel. Não tinha chegado ainda a hora do corso islâmico no Atlântico, mas percebiam-se já as consequências resultantes da retirada dos portugueses, que provocara um fortalecimento do poder marroquino, naquela altura em aliança estreita com os turcos, propiciando melhores condições para que os navios das pequenas potências islâmicas emergentes no Mediterrâneo¹⁵ se aventurassem para além das colunas de Hércules¹⁶.

*

* *

O século XVI assistiu ao crescimento da actividade de corso em todo o Mediterrâneo, podendo encontrar-se múltiplas explicações para esse fenómeno. O factor mais importante que o determinou foi o crescimento do poder turco, com uma vertente terrestre a entreter a cristandade europeia continental, e com uma

¹⁴ Cf. Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo I, p. 3.

¹⁵ Todas elas tuteladas por Istambul, bem entendido.

¹⁶ O Estreito de Gibraltar tem condições muito peculiares para a navegação à vela, que favorecem bastante quem as conhece e domina, colocando em grande desvantagem os que vêm à aventura. Os ventos têm duas direcções predominantes, – levante e poente – sendo conveniente que se navegue aproveitando a alternância entre uma e outra, para fazer o caminho do leste ou do oeste. É conhecida a particular intensidade do levante, e as dificuldades que se criam a quem pretende entrar no Mediterrâneo, com esse tempo. Normalmente terá de se abrigar cá fora, e esperar pela mudança do vento. Ilustrando esta dificuldade, mas realçando como o conhecimento da costa e da corrente de maré pode ajudar a vencer o que parece impossível, os *Anais de Arzila* revelam um pequeno episódio, tido por memorável, em que o marinheiro Domingos Afonso foi de Arzila a Ceuta, apenas numa noite e contra o levante, para transmitir ao capitão desta cidade uma aviso de traição que chegara ao conhecimento do Conde de Borba. O feito é notável e permite compreender as vantagens militares dos portos, quando associadas a um saber fino sobre a navegação na zona. Cf. B. Rodrigues, *op. cit.*, p. 109.

importante componente marítima que avançou ao longo do Mediterrâneo, de leste para oeste. Opôs-se-lhe o império espanhol ou o poder dos Áustrias peninsulares, encabeçados por Carlos V e Filipe II.

Dir-se-ia que sem o crescente poderio turco, que teve lugar na segunda metade deste século, Carlos V e Filipe II teriam ocupado uma boa parte do Norte de África. Esta observação, contudo, entra no domínio do contrafactual pouco útil à História científica. Vale apenas pela metáfora que nos inspira o contraponto entre dois impérios que se digladiaram, dando uma ideia da dimensão e características do conflito. Se Portugal começou a sua expansão africana em 1415, avançando para Ceuta, os Reis Católicos e os seus sucessores, Carlos V e Filipe II, tiveram objectivos semelhantes numa luta contra o Islão, que começou com a tomada do reino de Granada, em 1492, e se estendeu para o Norte de África, durante o século XVI. E as duas coroas peninsulares disputaram-se sobre os direitos de conquista nesses territórios ultramarinos, reclamando Castela de uma herança visigótica de reconquista e Portugal de uma ocupação de facto, à custa de sangue e suor cristão. Acabaram por se entender e dividir espaços de influência, assinando em 1509 o tratado de Sintra. Mas estes são episódios de uma conflitualidade contínua que acicatou ódios diversos com uma expressão externa de intolerância religiosa de parte. Do lado cristão cresce uma ideia de cruzada, que sustenta a expansão ultramarina, e do lado islâmico a chama da *jihad*, alimentada pela humilhação dos desalojados mouriscos de Granada, perseguidos e espoliados durante todo o século XVI, até à expulsão em 1609.¹⁷

Simultaneamente, de leste para oeste, avançava o poder turco organizado com esquadras numerosas e bem comandadas, que seguiam ao ritmo das conquistas terrestres, a norte e a sul do Mediterrâneo. Fez-lhes frente o império espanhol, derrotando-os em Lepanto¹⁸, numa batalha decisiva. Mas, entretanto, tinham prosperado no Mediterrâneo pequenos poderes com uma forte componente naval, que agora iam fazer valer as suas capacidades dedicando-se implacavelmente ao corso contra a cristandade. E um dos principais alimentos desta actividade remanescente do poder turco foram os mouros desalojados da Andaluzia, na sequência da conquista de Granada pelos Reis Católicos. Os primeiros muçulmanos a retirar-se da Península Ibérica, depois de 1492, fizeram-no com a maioria dos seus bens

¹⁷ Roger Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, Rabat, 1998, pp. 35 e ss.

¹⁸ A ideia de uma “derrota decisiva” inerente ao conceito de “batalha decisiva”, dos teóricos de estratégia naval, do final do século XIX, tem sido contestada com o argumento de que as perdas de Lepanto rapidamente foram repostas. É provável que o número de navios se tenha recomposto, mas o poder naval não se faz só de navios. Faz-se também de portos, de apoios diversos, de gente para andar no mar e da vontade dessa gente. E as esquadras turcas, com a estrutura das que navegaram até Lepanto, desapareceram do Mediterrâneo, entrando a Turquia num progressivo processo de decadência naval. Xavier de Planhol, *L’Islam et la mer: la mosquée et le matelot*, Paris, 2000, p. 198.

e tiveram oportunidade de se fixar em cidades marítimas do Norte de África, para cujo desenvolvimento vieram a concorrer de forma decisiva. De Espanha levaram dinheiro, em muitos casos um saber específico sobre a vida marítima, a navegação, a construção naval e a guerra no mar, a que juntavam muito ódio àqueles que os tinham obrigado a abandonar as casas dos seus antepassados. A eles se juntaram os que, mais tarde, já não conseguiram levar os seus bens – os que foram expulsos na sequência dos decretos de Filipe III, de 1609 a 1614 – reforçando a horda de gente com um desejo único e obsessivo de combater os cristãos que os tinham espoliado. Esta migração contínua, ocorrida ao longo de todo o século XVI, é simultânea com o avanço dos turcos no Mediterrâneo, com armadas no mar e com uma crescente influência nos reinos berberes. E os dois fenómenos concorreram na proliferação de numerosos ra'is¹⁹ que, por aqui e por ali, armaram os seus próprios navios e se lançaram no corso. Na mesma altura, juntaram-se-lhe ainda um elevado número de cristãos renegados, vindos de toda a Europa, empurrados por opção voluntária ou foragidos da justiça, que abraçaram a religião muçulmana e se tornaram nos mais terríveis corsários que o Mediterrâneo conheceu²⁰.

O corso foi sempre uma “forma supletiva da grande guerra”²¹, componente ancestral da violência marítima, tão antigo quanto a história do mar interior, fazendo parte do quotidiano das gentes ribeirinhas, que a ele se habituaram conformando-se em viver com o “credo na boca” e o olho no mar. “Do lado cristão, La Valeta, Livorno e Pisa, Nápoles, Messina, Palermo, Trapani, Malta, Palma de Maiorca, Almeria, Valência, Segna, Fiúme; do lado muçulmano, Valona, Durazzo, Trípoli da Berberia, Tunes e La Goleta, Bizerta, Argel, Tetuão, Larache, Salé”²², são alguns dos nomes de cidades cuja prosperidade se deve essencialmente a esta actividade. Foi durante o século XVI que surgiram os irmãos Barbaroxa, senhores de Argel, com um papel determinante na constituição do que foi uma notável cidade estado, que sobreviveu até ao século XIX, dedicando-se quase exclusivamente ao corso.²³

E temos um exemplo semelhante em Salé, (re)nascida em pleno reino Xarifino, a partir de um pequeno porto comercial na foz do rio Bou-Regreg. Das crónicas portuguesas deduzimos que a sua importância nunca teve grande significado no século XV e XVI, ficando aquém de lugares como Mamora ou Larache, a quem os monarcas ibéricos dedicaram uma particular atenção. Contudo, a vinda, depois de

¹⁹“Le raïs (terme árabe: “le chef”), c’est par excellence l’entrepreneur individuel d’expéditions maritimes, responsable de son navire et de ses objectifs, tel qu’il s’est incarné à merveille chez les pirates barbaresques d’Afrique du Nord.” X. Planhol, *op. cit.*, p. 149.

²⁰ Bartolomé et Lucile Bennassar, *Les Chrétiens d’Allah*, Paris, 2001, *passim*.

²¹ Fernand Braudel, *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na época de Filipe II*, 1ª ed., 2.ª vol., Lisboa, 1984, p. 230.

²² *Ibidem*, p. 237.

²³ “O corso – diremos, o “verdadeiro” corso? – é a maior parte das vezes o feito de uma cidade, actuando com a sua própria autoridade,...” *Ibidem*, p. 237.

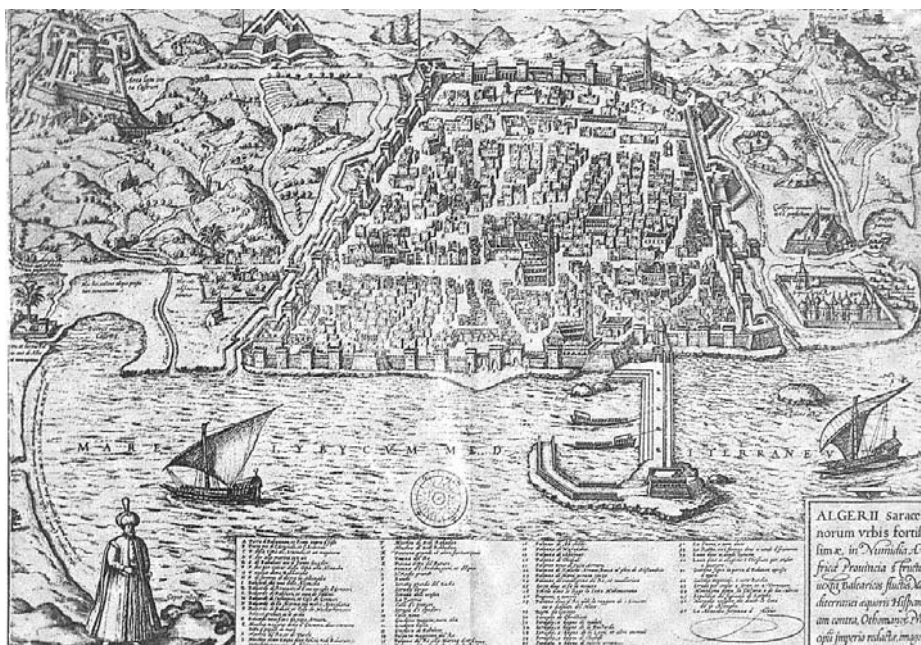


Fig. 2 – Argel

1609, de milhares de “hornacheros”²⁴, deu-lhe as condições necessárias para armar grande número de navios guarnecidos de soldados preparados para o corso. À custa da prosperidade que o investimento lhe proporcionou, a cidade primitiva cresceu para a margem esquerda do rio, dando origem à Nova Salé hoje abraçada pela grande Rabat. No século XVII a administração da cidade estava a cargo de um governador e mantinha uma relativa independência em relação ao poder central marroquino, consoante as circunstâncias do momento político²⁵. A sua acção corsária teve como alvo privilegiado os interesses económicos espanhóis, mas não de forma absoluta, podendo dizer-se que, sempre que Marrocos viveu debaixo de um poder central forte, os corsários de Salé foram um importante instrumento da sua política externa.

Portugal sofreu, naturalmente, a acção desta actividade guerreira (desta “forma supletiva da grande guerra – como diria Braudel) que atacava, sobretudo, os seus interesses comerciais ultramarinos. A partir de 1580, pela união das coroas ibéricas, o país perdeu a capacidade de ter uma política externa autónoma em

²⁴ Chamados “hornacheros” por haver muitos que provinham da região de Hornachos, na Estremadura espanhola. X. Planhol, *op. cit.*, p. 167.

²⁵ Essas circunstâncias tiveram, sobretudo, a ver com a solidez do poder central e do interesse da cidade em juntar-se a ele, uma vez que o seu próprio poderio económico lhe permitia uma ampla liberdade de acção. Para melhor compreender a situação política de Salé, cidade de corso, ver Leïla Maziane, *Salé et ses corsaires*, Rouen, 2007, pp. 69 e ss.

relação ao Norte de África, padecendo de todos os males inerentes à posição dos reinos de Castela e Aragão em relação aos mouriscos em geral, aos hornacheros e a todos o islão africano. Salé era um dos seus inimigos mais importantes, mas somava-se-lhe Tunes, Argel e todas as outras cidades corsárias do Mediterrâneo que, desde o princípio do século XVII passaram a cruzar as portas do Estreito com navios de alto bordo. Alguns dos dados desse poder crescente podem expressar-se em número de navios e peças de artilharia, da forma que se segue:

1. Argel dispunha, em 1530, de cerca de 60 navios (a maioria seriam galés), com 25 a 40 peças de artilharia; em 1571 tinha 50 galés (Informação de Diogo Haedo); em 1588 35 galés; e, em 1634, 70 navios redondos (segundo Pierre Dan);
2. Tunes, em 1634, tinha 14 navios redondos (Pierre Dan);
3. Salé, em 1634, armava 30 navios redondos.²⁶

Não contando com outras pequenas potências do curso Mediterrânico (e eram muitas) temos aqui uma capacidade de mais de 100 navios redondos que poderiam atacar o comércio português, no princípio do século XVII, quando continuavam a afluir a Lisboa frotas vindas da Índia, de África e do Brasil. Estes navios tidos como redondos eram essencialmente os conhecidos “xavecós”, armados com pano latino articulado com um traquete redondo, conferindo-lhe uma enorme manobrabilidade. Atacavam de forma rápida (com mar chão podiam usar os remos para a manobra) usando pouco a sua artilharia e preferindo a abordagem como forma de ataque, tirando o máximo partido da surpresa táctica. E estas cidades que viviam do curso ganharam um poder e uma capacidade económica tal, que se permitiram funcionar de forma praticamente independente dos poderes centrais que normalmente as tutelariam, como eram a Sublime Porta, em Istambul, ou Marraquexe. A sua vida assentava na recolha dos despojos do saque – nomeadamente as turbas de cativos – que eram comprados e recomprados pelos próprios cristãos, através de uma teia de distribuição que se manteve acima de qualquer governo. Nos seus portos atracavam os chamados navios “autorizados” que adquiriam os saques e os reinseriam nos circuitos do Mediterrâneo cristão ou muçulmano.

Salé foi uma dessas cidades corsárias, com uma importância relativa no que à sua capacidade económica diz respeito, mas com uma posição privilegiada pela sua abertura ao Atlântico, permitindo-se apoiar os aliados do Mediterrâneo quando estes se aventuravam no Oceano ocidental. Os corsários saletinos começavam a sua campanha por alturas de Abril, quando o tempo melhorava e a navegação comercial era mais intensa, e prolongavam-na até Outubro ou Novembro, conforme as condições meteorológicas.²⁷

²⁶ *Apud* Xavier Planhol, *op. cit.*, p. 169.

²⁷ Durante o inverno, o porto de Salé podia estar fechado à navegação durante 15 ou 20 dias por mês, limitando bastante qualquer actividade marítima no Atlântico. Roger Coindreau, *op. cit.*, p. 113.

Actuavam em pequenos grupos de dois ou três navios, abastecidos para cerca de 50 dias de mar (pelo menos), fazendo cruzeiros que variavam entre os 40 a 60 dias, de forma a conseguirem fazer três por ano. Em caso de necessidade podiam reabastecer-se na própria costa peninsular, em locais pouco frequentados e livres da vigilância régia, cujas condições reconheciam previamente. Mas dispunham, também, de outras alternativas na costa africana, onde obtinham abrigo seguro, se Salé estava sob vigilância de marinhas inimigas. Podiam entrar em Tetuão (apenas galés), na foz do Oued Tahaddert (perto de Arzila), Larache (?)²⁸, Mamora, Fedala, Azamor, Safim e outros menos frequentes.²⁹

Em 1640, quando foi restaurada a independência de Portugal e o país sentiu necessidade de reunir todos os recursos disponíveis para sustentar a guerra e recuperar a posição que almejava, este vespeiro oceânico foi um dos seus problemas mais temíveis, pela ameaça permanente ao comércio ultramarino, agora mais virado para o Brasil do que para a Índia. Do hemisfério sul, aproximando-se de Lisboa pela via dos Açores, os navios traziam tabaco, pau-brasil, açúcar (de excelente qualidade) e outros produtos que eram reexportados para a Europa. E a partir do final do século acrescentar-se-ia o ouro – e mais tarde –, os diamantes e esmeraldas, vindas da mesma colónia sul-americana. Mas o país também exportava para a sua colónia americana, nomeadamente bens alimentares (v.g. peixe seco) tecidos, produtos manufacturados de vária ordem e o vinho, que recentemente encontrava um excelente mercado no Norte da Europa, favorecido pelos conflitos que envolveram a Inglaterra, os Países Baixos e a França, no final do século XVII³⁰. Além disso, Portugal carecia de produtos essenciais que lhe vinham do exterior e que tinham o mar como uma via privilegiada de acesso. Aliás, Marrocos fora um fornecedor de trigo, em que o país sempre fora deficitário, e este ambiente de conflitualidade no mar – sem controlo efectivo por parte dos governos ou poderes interlocutores – não ajudava em nada o abastecimento, obrigando a procurar mercados, eventualmente, mais caros. Digamos, portanto, que a liberdade de navegação nas vias vizinhas do Estreito de Gibraltar e, de uma forma geral, nos acessos próximos ou longínquos ao porto de Lisboa, tinham uma importância extraordinária para a economia do país. E o corso era a principal ameaça desta liberdade tendo, numa primeira fase, uma componente significativa na acção dos franceses, holandeses e até ingleses. Contudo, enquanto estas componentes europeias foram sendo resolvidas pela diplomacia, permaneceu a componente berberesca, variando de intensidade com a situação interna de Marrocos e com a capacidade de Argel.³¹

²⁸ Apesar de Coindreau não fazer referência a este porto, não vejo porque não seria utilizado nas mesmas condições dos outros.

²⁹ R. Coindreau, *op. cit.*, p. 120.

³⁰ Frédéric Mauro, *O Império Luso-Brasileiro (1620-1750)*, Lisboa, 1991, pp. 64 e ss.

³¹ O corso obrigava a respeitar regras próprias para a navegação comercial. Era necessário navegar em “conserva” e com escolta, obrigando a que se estabelecessem impostos específicos para pagar esta protecção. Os comerciantes nem sempre cumpriam as regras, sacrificando a segurança aos custos, com consequências que eram irreversíveis, sempre que surgia o “mouro”. Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, vol II, Lisboa, 1989, pp. 201 e ss.

Deve dizer-se que, desde o abandono das fortalezas africanas ocorrido no reinado de D. João III, a situação teve uma evolução que em nada beneficiou a posição portuguesa, na perspectiva de controlo do espaço marítimo de acesso ao Estreito de Gibraltar, com consequências graves no Atlântico onde passava o comércio ultramarino. Nessa altura ficara na posse nacional apenas Ceuta, Tânger e Mazagão, regressando-se a Arzila, no tempo de D. Sebastião, por acordo feito com Mulei Mohamet.³² Porém, Arzila acabou por ser abandonada por ordem de Filipe II, em 1589, Tânger foi entregue aos ingleses com o dote de D^a Catarina, no casamento com Carlos II de Inglaterra (1661), e Ceuta deixou de ser portuguesa porque permaneceu fiel à coroa espanhola, em 1640. Quer isto dizer que, no final do século XVII, a presença portuguesa no Norte de África limitava-se à praça de Mazagão, cujo interesse estratégico naval já vimos que era reduzido.

Esta última, porém, foi sempre uma espécie de “pedra no sapato” das relações entre Portugal e Marrocos. Para além do esforço humano e financeiro que representava a defesa de uma praça-forte encravada em território marroquino, o país sofria dois tipos de problemas decorrentes desta presença. O primeiro tinha a ver com o corso contra os navios nacionais, levado a cabo por este país do Norte de África, a partir de Salé ou de outros portos, bem como ao apoio que dava às cidades corsárias do Mediterrâneo, como eram Tunes, Tripoli ou Argel. Mas um outro inconveniente, tão ou mais importante que o primeiro, se levantava: as más relações entre os dois países impediam o desenvolvimento de um comércio que era importante para os portugueses, como era o caso do trigo da região de Duquela, no sul de Marrocos, traficado de forma mais ou menos legal ou clandestina. Nem sempre o Norte de África produziu trigo em abundância – devendo registar-se anos de grande penúria e fome provocados por más condições meteorológicas e pragas de gafanhotos³³ – mas em anos de abundância e com condições de paz, o trigo chegava à cidade pela mão de mercadores mouros e era comprado para exportação.³⁴ Talvez fosse esta uma das razões decisivas para a permanência em Mazagão até ao final do século XVIII, aliada, pela certa, a uma dificuldade moral e religiosa de abandonar às mãos do Islão. Mas, se para o rei português a retirada não era aceitável, do lado marroquino a situação não era fácil de aceitar porque a presença de cristãos em território africano sempre fora razão de exaltações religiosas, com apelos à *Jihad* que, em última análise, constituíam um poderoso factor de instabilidade interna.

De forma que, enquanto a situação assim se mantinha, todos os produtos produzidos no Norte de África, necessários a Portugal, passavam pela mão de inter-

³² Muhammed el-Mutawakkil, candidato ao trono de Marrocos com que D. Sebastião fez um acordo de amizade, que culminou na batalha de Alcácer Quibir.

³³ António Jorge Afonso, *Portugal e o Magrebe nos finais do Antigo Regime*, Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Lisboa, 1998, p. 217.

³⁴ Cf. Robert Ricard, Apud, A. Dias Farinha, *História de Mazagão durante o período filipino*, Lisboa, 1970, p. 71 e ss.

mediários ingleses ou holandeses, que os levavam até Cádiz onde os navios nacionais os iam buscar e trazer para o reino. Como inconveniente imediato desta situação pode adivinhar-se o acréscimo nos preços, mas o principal problema era a exposição ao corso a que era a sujeita a navegação portuguesa. O país tinha um conjunto de inimigos no mar, que podiam vir do Mediterrâneo (sobretudo Argel e Tunes), cruzando o Estreito de Gibraltar, ou dos portos da costa ocidental que poderiam ser saletinos ou quaisquer outros que por ali se abrigassem. E creio que foi a pressão destes factores que foram moderando a intransigência portuguesa, acerca da manutenção de Mazagão, até à decisão pombalina de abandono, em 1469.

Deve dizer-se, contudo, que a política externa de Marrocos também se abriu cada vez mais ao exterior e, sobretudo, ao comércio europeu, entre os finais do século XVII e princípios do século XVIII. São conhecidas as tentativas de Muley Ismail – cujo reinado decorreu entre 1672 e 1727 – par estabelecer acordos de amizade com Luís XIV, que não se concretizaram devido à postura arrogante (e displicente) deste último.³⁵

*
* *

O nosso Arquivo Histórico Ultramarino guarda um importante acervo de documentação sobre as negociações de paz e amizade com Marrocos, no final do século XVIII e no âmbito do tratado de paz e amizade assinado em 1774, depois da retirada de Mazagão. Realço uma carta enviada ao rei D. José pelo rei Sidi Moahamed ibd ‘Abd Allah, a 5 de Setembro de 1769:

“... ao muito alto, muito poderoso e muito glorioso monarca D. José, rei de Portugal, do Brasil, das Índias e de todos os seus territórios [...] recebemos a vossa carta datada de 18 de Julho último e, em consequência do seu conteúdo, demos ordem aos capitães dos nossos corsários para que respeitem o pavilhão português, olhando-o como amigo, desde o primeiro dia do presente mês de Setembro, até ao final de Agosto do próximo ano [...] vossa Majestade quererá enviar-nos um dos vossos súbditos por embaixador, para regular connosco os artigos do tratado de paz e comércio, para benefício mútuo de vossos e nossos súbditos”³⁶

Atitude semelhante foi tomada pela coroa portuguesa em relação aos navios marroquinos, sendo de realçar a importância dada ao acesso normal aos portos e os prejuízos que resultariam de um recrudescimento do corso. Este assunto está patente em cartas posteriores e, em particular, num documento de ci. de 1794,

³⁵ Charles-André Julien, *Histoire de l’Afrique du Nord: des origines à 1830*, Paris, 1994, pp. 605 e ss.

³⁶ AHU, Caixa Norte de África 390. Traduzido do francês.

que começa com o título “Reflexões”, a quês e acrescentou a lápis “sobre a paz com o rei de Marrocos. O documento é posterior à morte de Sidi Mohammed, e foi elaborado quando o seu filho; Molay Soliman procurava segurar-se no poder, concorrendo com os seus três irmãos. Trata-se de um parecer sobre um pedido de empréstimo feito por Soliman, procurando explicar a utilidade da sua concessão, de onde destaco o seguinte:

“A situação daquelle Reino, desde Tetuão athé S^{ta} Cruz, comprehende os dous mares Oceano e Mediterraneo e uma extensão de 300 Leguas. Tem outo ou nove Portos, todos capazes de se recolherem neles os pequenos Corsarios, e em alguns Embarcações de guerra de 24 a 30 peças, que são mais do que se precisa para inquietar e molestar infinitamente a nossa Marinha mercantil. Alem de que: se rompermos com os Marroquinos, será bem dificultoso, e quazi impossível embarçar a união dos Corsarios Argelinos com eles”³⁷

O pedido de empréstimo era de 50 mil pesos fortes, e tinha por objectivo o reforço dos meios militares do requerente para fazer frente às pretensões dos irmãos, sendo claro o aconselhamento da rainha a que acedesse ao pedido. A linha dominante da política portuguesa, nos reinados de D. José e D.^a Maria, quanto às relações com Marrocos, tinha em linha de conta a importância estratégica dos seus portos, que já não albergavam uma marinha de guerra nem uma capacidade corsária própria com grande significado, mas que se tornariam num verdadeiro vespeiro se permitissem o acesso dos navios de Tunes, Trípoli ou Argel. Adiante, no documento acima referido, pode ainda ler-se:

“A paz com Marrocos nos facilita o Cruzeiro da nossa Esquadra contra os Argelinos e as mais Potencias Barbarescas do Mediterrâneo. Os marroquinos assistem à dita Esquadra com mantimentos livres de Direitos; e alem disto costumão mandar gratuitamente refrescos avultados à dita Esquadra”

Como é sabido, sobretudo Argel era um flagelo tremendo que, aliás, motivou a intervenção de várias marinhas europeias, até à ocupação pelos franceses em 1830. Portugal obteve um acordo de paz com esta cidade em 1813, mas ainda em 1802 viu um seu navio de guerra – a fragata “cisne” que andava em cruzeiro no Estreito – ser atacado com aprisionamento de toda a guarnição e com a recuperação do navio para prosseguir a sua actividade de corso.³⁸

Como tive ocasião de dizer, quando D. João III decidiu abandonar a maioria dos postos portugueses no Norte de África, fê-lo com consciência de um conjunto de problemas que essa presença causava ao país, e teve o cuidado de ouvir os

³⁷ AHU, Caixa Norte de África 389.

³⁸ Sobre este assunto ver A. J. Afonso, *op. cit.*, *passim*.

conselhos de experientes colaboradores³⁹. Não cabe aqui analisar os pormenores desta decisão, mas é importante salientar o simplismo emocional de a classificar como uma decisão covarde, tomada de ânimo leve, como por vezes se refere. Ela teve, contudo, consequências maléficas terríveis que decorreram de uma evolução que não seria fácil de prever (admito) em meados de quinhentos. Nessa altura não era clara nem era possível adivinhar as consequências da ascensão das cidades corsárias do Mediterrâneo alimentadas, sobretudo, por renegados europeus, encoajados pela ascensão turca, e pelos despojados de Granada e da Andaluzia – os “hornacheros”. Foi desta matéria prima de que se fez o corso emergente ao longo do século XVI, que passou para o Atlântico no princípio do XVII e sobreviveu até ao século XIX. Mais uma vez o contra factualismo não é útil, em si, mas do que se passou se retira o conhecimento de que o vazio deixado por um poder existente desencadeia a emergência de outros que ocuparão o seu lugar. E o abandono das cidades do Norte de África, no tempo de D. João III – que D. Sebastião não tentou corrigir de forma coerente – criou esse vazio ou enfraquecimento, permitindo a ascensão das cidades corsárias a estenderem a sua acção ao Oceano Atlântico. A disputa em que o país esteve envolvido e de onde saiu derrotado, sem uma evidente consciência disso, foi uma disputa de poder naval que se prendia com o controlo do Estreito. É provável que não pudesse voltar a Ceuta⁴⁰, depois de 1640, mas a verdade é que entregou Tânger como um simples dote de casamento, sem valorizar o domínio do Estreito de Gibraltar na medida devida aos interesses da navegação que demandava ou saía de Lisboa.

³⁹ Vimos *supra* como essa decisão também ocorre num contexto desfavorável e na sequência de uma guerra desgastante.

⁴⁰ Também porque no período filipino a abandonou em termos práticos, ao ponto de nela ser dominante a fidelidade a Filipe IV, no momento da Restauração.

Fontes e Bibliografia

- ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. *Caixas Norte de África*, n.º 389 (1790-1800), n.º 390 (1739-1829).
- AFONSO, Jorge. *Portugal e o Magrebe nos Finais do Antigo Regime*, Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1998.
- BENASSAR, Bartolomé, BENASSAR, Lucile. *Les chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats (XVI^{ème}-XVII^{ème} siècles)*, Paris, Perrin, 2001.
- BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na época de Filipe II*, 1^a ed., 2 vols, Lisboa, Publicações D. Quixote, 1983-84.
- COINDREAU, Roger. *Les Corsaires de Salé*, Rabat, La Croisée des Chemins, 1998.
- DAN, Pierre. *Histoire de Barbarie, et de ses Corsaires*, Livres Premier et Second, fac-similé de la 2^{ème} édition, Paris, 1649, Villiers-sur-Marne, Phénix Éditions, 2003.
- DOMINGUES, Francisco Contento, MATOS, Jorge Semedo (org.) *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 2003.
- FARINHA, António Dias. "O interesse pelo Norte de África", in Luís Albuquerque, dir., *Portugal no Mundo*, vol I, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, pp. 101-112.
- . "Características da presença portuguesa em Marrocos", in Luís Albuquerque, dir., *Portugal no Mundo*, vol I, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, pp 113-124.
- . "O declínio da política africana: de Alcácer Quibir ao abandono de Mazagão", in Luís Albuquerque, dir., *Portugal no Mundo*, vol I, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, pp 125-136.
- . *História de Mazagão durante o período filipino*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970.
- FONTOURA, Otilia Rodrigues, O.S.C. *Portugal em Marrocos na época de D. João III: abandono ou permanência?*, Funchal, Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Centro de Estudos de História do Atlântico, 1998.
- GOSSE, Philip. *The History of Piracy*, New York, Tudor Publishing Company, 1946.
- GUERREIRO, Luís Ramalhosa. *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, Lisboa, Temas e Debates, imp. 1997.
- IBN KALDOUN, *Histoire des Berbères*, Traduite de l'Arabe par M. le Baron de Slane, 4 vols, Alger, Imprimerie du Gouvernement, 1856.
- JULIEN, Charles-André. *Histoire de l'Afrique du Nord, des origines à 1830*, 2^{ème} éd. revue et mise à jour par Christian Courtois, Paris, Payot, 1994.
- LYNCH, John. *España Bajo los Austrias. Império y Absolutismo*, vol I, (1516-1598), 7^a ed., Barcelona, Ediciones Península, 1993.
- MACEDO, Jorge Borges de. *História Diplomática Portuguesa, Constantes e Linhas de Força*, Lisboa, Instituto de defesa Nacional, 1987.
- MAZIANE, Leïla. *Salé et ses corsaires (1666-1727) : un port de course marocain au XVII^e siècle*, Caen, Mont Saint-Aignan, Presses Universitaires de Caen, Universités de Rouen et du Havre, 2007.
- MAURO, Frédéric. *O Império Luso-Brasileiro (1620-1750)*, in *Nova História da Expansão Portuguesa*, coord. de Joel Serrão e Oliveira Marques, vol VII, Lisboa, Editorial Estampa, 1991.
- . *Portugal o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*, 2 vols, Lisboa, Editorial Estampa, 1988.

- NETO, Maria Joana Miranda de Carvalho. *Portugal e Marrocos: diplomacia e comércio: 1760-1783*, Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2 vols, Lisboa, 1996.
- RODRIGUES, Bernardo. *Anais de Arzila*, Introdução e direcção literária de David Lopes, 2 tomos, Lisboa, Coimbra, Academia das Ciências de Lisboa, Imprensa da Universidade, 1915, 1919.
- SANTOS, Domingos Maurício Gomes dos, S.J. *D. Duarte e as responsabilidades de Tânger (1433-1438)*, Lisboa, Comissão Executiva do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da, (coord). *O Império Luso-Brasileiro (1750-1822)*, in *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol VIII, dir. de Joel Serrão e Oliveira Marques, Lisboa, Editorial Estampa, 1986.
- TEYSSIER, Paul, éd. *Esclave à Alger, récit de captivité de João de Mascarenhas (1621-1626)*, traduit du portugais, annoté et présenté par [...] Paris, Éditions Chandeigne, 1993.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. *Do Cabo Espichel a Macau: vicissitudes do curso português*, sep. de *Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa, Secretaria de Estado da Ciência e Tecnologia, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1993.
- TRAPIER, Michael. *Le royaume d'Archimède*, Paris, Economica, Fondation pour les études de défense nationale, 1993.
- ZURARA, Gomes Eanes de. *Crónica do conde D. Duarte de Meneses*, edição diplomática de Larry King, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1978.
- . *Crónica do conde D. Pedro de Meneses*, edição e estudo de Maria Teresa Brocardo, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1997.

MAR, PENA E ESPADA NO PERCURSO DE DIOGO DE SÁ

*Comunicação apresentada pela Prof. Doutora
Ana Cristina da Costa Gomes, em 26 de Abril*

“Oceano, bela é a tua voz, de sal e sol a tua
estátua, mas para o homem é o meu canto.”

Pablo Neruda, “Ode ao Espaço Marinho”, in *Antologia Breve*¹

A vida é uma viagem, por vezes semeada de viagens... Viagens marítimas e terrestres, num cruzamento permanente de espaços, de novos olhares, do despertar de sentidos, do acumular de experiências e de memórias...

Alguns homens do século XVI sentiram esta realidade como ninguém. Acompanhar os ritmos das suas existências equivale a deixarmo-nos conduzir por múltiplas viagens... Mas, se alguns destes rostos são conhecidos, outros foram apagados pela História, ou encobertos por um “véu” de silêncio... Para um dos esquecidos vai hoje o nosso “canto”, na expressão do Poeta, como forma de resgatar alguns traços da sua vida e obra: Diogo de Sá.²

RASCUNHO PARA UM RETRATO: CAMINHOS POR MAR E TERRA

Traços de uma vida partilhada entre os inúmeros desafios colocados pelos caminhos do mar e pelo universo das letras. Traços de rascunho para um retrato deste cavaleiro fidalgo, ao serviço do rei D. João III, que conviveu com o mar, várias vezes, ao longo do seu percurso itinerante. Na verdade, as viagens para Oriente, a bordo das naus da Carreira da Índia, foram uma constante no seu trajecto, assim como a guerra, dando continuidade à tradição familiar de uma nobreza funcionária de fidalgos com cota de armas. Diogo de Sá era o próprio a invocar o direito de ser

¹ Cf. Pablo NERUDA, *Antologia Breve*, 5.ª ed., Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1977, p. 81.

² A biobibliografia de Diogo de Sá foi, por nós, recentemente publicada. Cf. Ana Cristina da Costa GOMES, *Diogo de Sá. Os Horizontes de um Humanista*, Lisboa, Prefácio, 2004. Ver também Ana Cristina da Costa GOMES, “Entre as armas e as letras: o percurso do humanista Diogo de Sá, in *D. João III e o Império. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do seu Nascimento*, Lisboa, Centro de História de Além-Mar e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2004, pp. 993-1012.

incluído no registo dos navegantes porque tinha dedicado a maior parte dos seus anos, nessa actividade. O humanista considerava-se, com orgulho, um dos agentes das maravilhosas transformações que se estavam a fazer sentir nos seus dias:

“Quem encheu o mar de navios e bergantins? Quem deu a conhecer todas as zonas habitáveis? E quem as descreveu e declarou não só acessíveis mas também como podendo ser pisadas pelos pés dos homens? Quem, em suma, provou ser falso o que Plínio e outros escritores escreveram tanto dos animais selvagens, como dos homens e dos costumes de reinos e cidades? Na verdade ninguém, a não ser a gente lusitana, sujeita a Vossa Alteza.”³

“Armas e letras”, ou “mar e terra” foram binómios que traduziram o itinerário singular deste polígrafo e de outros homens da nossa cultura de Quinhentos, os quais se atreveram a ter na mão direita, a espada e na mão esquerda, o saber escrever e o saber contar. Enfim, traços de alguém que sentiu como Camões as incertezas do binómio mar/terra, tão bem traduzidas nos *Lusíadas*: “No mar, tanta tormenta e tanto dano, / Tantas vezes a morte apercebida; / Na terra, tanta guerra, tanto engano (...)”.

Diogo de Sá era natural da cidade de Coimbra⁴ e descendente das linhagens dos Soutomaiors e Sás do reino, por parte de seu pai Fernão de Sá Soutomaior, capitão de Cananor.⁵ Na sua família nasceram, igualmente, outras personalidades das letras e da expansão portuguesa. Bastará citar dois nomes bem conhecidos... Diogo de Sá era primo do poeta Sá de Miranda e de Mem de Sá, governador do Brasil. Muito jovem, o humanista terá partido para Lisboa para ingressar na Carreira da Índia. Logo no ano de 1517, Gaspar Correia testemunha a presença de um moço da câmara do rei, com o nome Diogo de Sá, em paragens orientais.⁶ Mas, as travessias do Oceano Atlântico rumo ao Índico sucederam-se ao longo dos anos, assim como a sua permanência na Índia, atestada pela carta que acompanha a edição do ano de 1552 do seu *De Primogenitura*, a qual acrescenta à sua tríplice qualidade de

³ Cf. Diogo de SÁ, *De Navigatione Libri Tres* (trad. de Luís de ALBUQUERQUE), Paris, 1549, p. 3 (texto policopiado).

⁴ A naturalidade é confirmada pela carta de brasão que foi atribuída a Diogo de Sá pelo rei D. Sebastião, a 14/11/1561. Cf. Brito REBELLO, “Um primo de Francisco de Sá de Miranda”, in *Archivo Histórico Português*, Vol. II, Lisboa, Typ. Calçada do Cabra, 1904, p. 464.

⁵ Martim de Albuquerque identificou o humanista com Diogo de Sá Soutomaior, filho de Fernão de Sá Soutomaior, com base numa larga consulta de *Nobiliários*. Cf. Martim de ALBUQUERQUE, “Elementos para uma biografia do humanista Diogo de Sá”, in *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, Classe de Letras, Tomo XXVIII, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1989, pp. 40-42. Às mesmas conclusões chegou José da Silva HORTA, “A categoria de Gentio em Diogo de Sá: funções e níveis de significação”, in *Clio*, Nova Série, Volume 10, 2004, pp. 151-154.

⁶ Cf. Gaspar CORREIA, *Lendas da Índia*, Vol. II, Porto, Lello & Irmão-Editores, 1975, p. 488 (1.ª ed. 1858).

matemático, jurista e teólogo, que era casado e tinha descendência.⁷ A determinação do nome da sua mulher não foi possível, porém, porque os genealogistas não estiveram neste ponto de acordo. Enquanto que uns lhe apontaram como mulher, a sua prima D. Antónia de Figueiredo, outros indicaram o nome de D. Isabel de Castilho.

Através do cruzamento de informação contida em documentos manuscritos – dos quais apenas restam registos de memória dos homens que passaram à Índia a partir de 1531 – e impressos coetâneos foi possível apurar algumas datas dessas viagens.⁸ A partir da consulta da *Ementa da Carreira da Índia*⁹, manuscrito do século XVII da Biblioteca Central da Marinha, foi possível registar uma viagem entre 1533 e 1534¹⁰ de um Diogo Álvares de Soutomaior filho de Fernão Anes de Soutomaior e possivelmente outra na carreira de 1551.¹¹ Estes dados foram confrontados com os constantes no códice 123 da *Colecção Pombalina*, da Secção de Reservados da Biblioteca Nacional de Lisboa.¹² As datas apontadas para as viagens são as mesmas. Assim, no ano de 1533 consta entre o “título dos criados de El Rei” o nome de Fernando Anes de Soutomaior¹³ e de seu filho, Diogo Álvares de Soutomaior¹⁴ e, nos anos de 1535 e de 1545, figura o nome de António de Soutomaior¹⁵, irmão do humanista em análise que com ele viajou para terras orientais. Porém, a indicação fornecida para a viagem de Diogo de Soutomaior em 1551, gerou algumas dúvidas, porque sendo este cavaleiro aparece como escudeiro, sendo possível que se trate de um seu homónimo: “D. Diogo de Soto Maior fidalgo escudeiro por mês 2.800”.¹⁶ Esta questão também não foi possível esclarecer pelo recurso à *Emmenta da Casa*

⁷A transcrição desta carta pode ser encontrada no estudo de Martim de ALBUQUERQUE, *op. cit.*, pp. 36-37.

⁸ Cf. Ana Cristina da Costa GOMES, *Diogo de Sá: Os Horizontes de um Humanista*, (...), pp. 31-43.

⁹ Biblioteca Central da Marinha (BCM), Ms. 41, *Ementa da Carreira da Índia (Séculos XVI e XVII)*. Também com a cota R / DE / 50 / 3 (Fotocópias). BCM, 5 / Ji / 2 / 33, *Ementa em que compila as armadas e pessoas que foram a India desde 1496 a 1636. Transcrição do Ms. 41 da B.C.M. com o mesmo título a partir da f. (30 R): “criados de El Rei afora os capitaens inscritos na folha 4”*. Trata-se de um manuscrito do século XVII que foi transcrito e para o qual foi realizado um índice onomástico remissivo, embora ainda não tenha sido publicado, pelo Comandante Encarnação GOMES que gentilmente nos facilitou a sua consulta.

¹⁰ BCM, 5 / Ji / 2 / 33, fl. 38.

¹¹ BCM, 5 / Ji / 2 / 33, fl. 46.

¹² Biblioteca Nacional de Lisboa (BNL), Secção de Reservados, *Colecção Pombalina*, PBA. 123. Cf. B.C.M., R / DE / 6, *Transcrição e actualização do Cod. 123 da Pombalina da B.N.L. por Encarnação Gomes*. Esta transcrição não foi publicada, mas, mais uma vez, nos foi colocada à disposição pelo próprio Comandante Encarnação GOMES.

¹³ BCM, R / DE / 6, p. 41.

¹⁴ BCM, R / DE / 6, p. 44.

¹⁵ BCM, R / DE / 6, p. 49 e p. 88.

¹⁶ BCM, R / DE / 6, p. 113.

da Índia, publicada pela Sociedade de Geografia, dado que no registo da carreira de 1551 apenas figura o nome “D. Diogo de Soutomayor”, sem qualquer outra referência.¹⁷

As Ementas da Carreira da Índia consultadas, manuscritas e impressa, registam, assim, uma passagem, na companhia do pai, na carreira de 1533/1534. Não seria a primeira viagem rumo ao Oriente, como já tivemos a oportunidade de verificar e confirmaremos com outros testemunhos de fontes impressas coevas, nem a última... O seu nome repetia-se no rol das pessoas despachadas para a Índia, no ano de 1541, publicado na *Colecção de São Lourenço*.¹⁸ Por outro lado, no Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo encontrámos um documento manuscrito, na *Chancelaria de D. João III*, datado de 13 de Fevereiro de 1548, em que o monarca D. João III o nomeava como capitão e feitor das naus ou navios que estabeleciam a ligação da Índia a Malaca, via Coromandel, por três viagens como reconhecimento dos serviços militares.¹⁹

O uso da espada preencheu a vida deste fidalgo... Diogo Barbosa Machado atestou a sua passagem pelo Oriente, durante doze anos, onde se teria notabilizado pelas acções militares, designadamente: a vitória em Chaúl no ano de 1528; o envolvimento na conquista de Baçaim em 1529; a missão como deputado para celebrar pazes com o rei de Adém, também no ano de 1529; a participação no combate travado na Ilha de Beth ou dos Mortos em 1531 e ainda a conquista de duas cidades e aprisionamento de doze naus de mouros na Costa do Coromandel.²⁰ Ao cruzarmos esta informação, de forma sistemática, com os dados das fontes impressas da época verificámos que alguns desses textos confirmavam a presença de um Diogo de Sá em paragens orientais, coincidindo as datas e os factos com as acções militares apontadas por Diogo Barbosa Machado.

A indicação mais antiga que conseguimos isolar foi a de Gaspar Correia, já aqui apontada, que nas *Lendas da Índia* se referiu a um Diogo de Sá, moço da câmara do rei, na Índia cerca de 1517. A partir da década de 20 de Quinhentos encon-

¹⁷ Cf. “Ementa da Casa da Índia”, in *Boletim da Sociedade de Geografia*, 25ª Série, 1907, p. 434. Esta *Ementa* deverá ser confrontada com o manuscrito da BCM, R / DE / 50 / 03. Este manuscrito do século XVII foi transcrito e actualizado pelo Comandante Encarnação Gomes, que o considera muito semelhante com a *Ementa* atrás referida. Ver BCM, 5 / Ji / 2 / 25, *Ementa em que compila as armadas e pessoas que foram à Índia desde 1496 a 1636: transcrição e actualização do manuscrito do Séc. XVII / por Encarnação Gomes*.

¹⁸ Cf. Elaine SANCEAU, (prefácio e notas), *Documentação Ultramarina Portuguesa – VI. Colecção de São Lourenço*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1973, p. 160.

¹⁹ Publ. por Ana Cristina da Costa GOMES, *Diogo de Sá: Os Horizontes de um Humanista*, (...), p. 197.

²⁰ Cf. Diogo Barbosa MACHADO, “Diogo de Saa”, in *Bibliotheca Lusitana: historica, critica, e chronológica na qual se comprehende a noticia dos authores portuguezes, e das obras, que compuserão desde o tempo da promulgação da ley da Graça até o tempo prezente*, (revisão de Manuel Lopes de ALMEIDA), Tomo I, 3ª ed., Coimbra, Atlântida Editora, 1965, p. 692 (1.ª ed. 1741).

trámos diferentes registos, embora disseminados, em várias obras. Fernão Lopes de Castanheda mencionou um Diogo de Sá que combateu durante o governo de Henrique de Meneses²¹ contra o rei de Calecute²², matando muitos mouros ao lado de D. João de Lima.²³ Do mesmo combate contra o rei de Calecute, no ano de 1525, deu testemunho Manuel de Faria e Sousa que também destacou a participação de Diogo de Sá.²⁴ O mesmo autor referiu a acção dos irmãos António e Diogo de Sá²⁵ durante o governo de Lopo Vaz de Sampaio.²⁶ A participação de Diogo de Sá e António de Sá no combate travado, em 1525, entre D. João de Lima, capitão da fortaleza de Calecute, contra três capitães do Samorim, que lhe pretendiam queimar a casa da feitoria e armazém, foi também atestado pela *Documentação Ultramarina Portuguesa*.²⁷

No ano de 1541, D. João de Castro escrevia para o rei D. João III, no sentido de o informar dos sucessos da armada de Estevão da Gama. Esta expedição, na qual participou, fez uma viagem ao Mar Vermelho, nesse mesmo ano, com o propósito de queimar os navios dos turcos que estivessem surtos ou varados no porto do Suez. Nesta carta, D. João de Castro elogiava os fidalgos que entraram nela, mencionando claramente os irmãos António e Diogo de Sá Soutomaior.²⁸ Noutra missiva, enviada ao

²¹ D. Henrique de Meneses foi um fidalgo que participou na expedição de 1513 a Azamor e sucedeu em 1524 a Vasco da Gama na capitania-mor da Índia. Declarou guerra ao Samorim de Calecute, a quem venceu e impôs humilhantes condições de paz.

²² Cf. Fernão Lopes de CASTANHEDA, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, (ed. de Aníbal Pinto de CASTRO), 2.ª Vol., Porto, Lello e Irmão-Editores, 1979, p. 280 (1.ª ed. 1552-1561): “E quando dom loão faya a pelejar sempre ya na diãteira e ao recolher na traseira, porque estes dous lugares não os fiaua doutrem se não de si, posto que tinha consigo muytos parentes, de que por seu esforço os podia fiar assi como dom Vasco de Lima, António de Sá e Ruy de Melo seu irmão e todos de Santarem: Iorge de Lima, Lionel de Melo, Fernão de Lima, Diogo de Sá e dom Miguel de Lima que todos erão muy esforçados, e nesta guerra fizerão feytos de muy assinada valentia e matarão muytos mouros.”

²³ D. João de Lima foi governador de Calecute, durante o governo de D. Henrique de Meneses, na Índia. Ganhou fama na heróica defesa da fortaleza de Calecute, cercada pelas forças do Samorim, em 1525.

²⁴ Cf. Manuel de Faria e SOUSA, *Ásia Portuguesa*, Vol. II, Porto, Livraria Civilização, 1945-1947, p. 106 (1.ª ed. 1666-1675).

²⁵ Cf. Manuel de Faria e SOUSA, *Ásia Portuguesa*, Vol. II, (...), p. 136.

²⁶ Lopo Vaz de Sampaio (?-1538) foi armado cavaleiro por D. Afonso V, após a conquista de Arzila e combateu em Toro, em Alcácer Ceguer e Tânger. D. Manuel I enviou-o para a Índia, em 1512. Aí tomou parte na conquista de Goa e de Adém e tornou-se governador de Cochim, em 1524. Sucedeu a D. Henrique de Meneses no governo da Índia.

²⁷ Cf. António da Silva REGO, (dir. de), *Documentação Ultramarina Portuguesa*, Vol. I (Mus. Brit.-Add. 28461; Eg. 1646), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, p. 426. Um António de Sá é também referido no Vol. III, p. 327: “Depois de virem os portugueses a estas partes forão 12 a Coulão com o feitor Antonio de Saa, e el rei os quis matar pello que se acolherão a igreja (...).”

²⁸ Cf. Luís de ALBUQUERQUE, (dir. de), *Cartas de D. João de Castro a D. João III*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, p. 26.

monarca, a 16 de Dezembro e 1546, referiu ainda a participação de Diogo de Sá nos acontecimentos desencadeados pelo 2.º cerco da fortaleza de Diu, iniciado pelos Guzarates nesse mesmo ano, sob a orientação do valido do rei de Cambaia, Coja Sofar.²⁹ Este longo documento forneceu-nos outras informações que considerámos importantes, como por exemplo a morte de António de Soutomaior em Junho desse ano, com a referência a que a sua mãe viveria em Lisboa muito pobre e necessitada de sustento³⁰ e a participação valente de Diogo de Soutomaior no cerco de Diu. Segundo D. João de Castro, aí

“(…) foi duas vezes ferido e queimado mais que nenhum outro fidalgo que nele estivesse; é valente homem e há muitos anos que anda cá; parece-me que V.A. o havia de prover de algumas viagens, a saber, da capitania de Ormuz, ou das viagens de Ceilão, ou das de Banda; e de todas estas parece-me que lhe devia fazer mercê da melhor.”³¹

Mas, a vida de Diogo de Sá não se reduziu aos horizontes do mar e da guerra. As armas combinaram-se, mais do que uma vez, com as letras ao longo do seu caminho, coincidindo com a sua atracção por outros destinos, ligados ao mundo universitário europeu, que acabariam por marcar o seu itinerário. No ano de 1538 figurava entre os “Mestres” de Matemática a par de Pedro Nunes, Francisco de Melo e Frei Lucas, nos Estudos de Coimbra.³² Provavelmente, nesse meio académico terá começado a oposição entre Diogo de Sá e Pedro Nunes, defensores de diferentes programas de orientação e fundamentação do saber.³³ Desde logo, terão surgido os primeiros sinais de desarticulação entre a sabedoria prática, de homem do mar, do humanista e a sabedoria livresca do cosmógrafo. Por sua vez, a atracção que sentia pelo estudo da Teologia conduziu-o a Paris e ao ambiente da sua famosa Faculdade, entre os anos de 1549 e 1552. Nessa cidade publicou dois tratados em latim, com privilégio régio, o *De Navigatione Libri Tres* (1549) e o *De Primogenitura*, o qual conheceu duas edições, respectivamente nos anos de 1551 e 1552.

No final de uma existência partilhada entre o mar e a terra, ou “Alma e corpo do mundo enquanto espaço físico-social de nascimento e temática dum discurso cultural (...)”³⁴, o humanista regressou à cidade de Lisboa, como consta da carta de brasão que lhe foi atribuída pelo rei D. Sebastião, a 14 de Novembro de 1561.

²⁹ IDEM, *ibidem*, pp. 57, 63, 64-65, 68, 94.

³⁰ IDEM, *ibidem*, p. 65.

³¹ IDEM, *ibidem*, p. 94

³² Cf. Francisco Leitão FERREIRA, *Nothicias Chronologicas da Universidade de Coimbra* (org. por Joaquim de CARVALHO), Segunda Parte, Vol. I, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1938, p. 368 (1.ª ed. 1729),

³³ Veja-se a este propósito Luís Filipe BARRETO, *Os Descobrimentos e a Ordem do Saber. Uma Análise Sócio-cultural*, 2.ª ed., Lisboa, Gradiva, 1989, pp. 65-69 (1.ª ed. 1987).

³⁴ Cf. Luís Filipe BARRETO, *Descobrimentos e Renascimento. Formas de Ser e de pensar nos Séculos XV e XVI*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983, p. 55.

A maturidade da idade, entretanto alcançada, levou-o a compor, em vernáculo, duas obras em época muito próxima, ou mesmo simultânea, que pode ser situada entre os anos de 1557 e 1562: o *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares* e a *Inquisição e Segredos da Fé*. A Fé é o tema comum e central destes dois textos, do humanismo cristão, os quais se enquadram perfeitamente na conjuntura ideológica da Contra-Reforma e nos grandes debates suscitados pelo Concílio de Trento, em torno precisamente da Fé e do repúdio do livre exame. A vigilância apertada estabelecida pela máquina censória do Santo Ofício estava, no entanto, especialmente atenta a este tipo de obras doutrinárias que denunciavam as heresias e as suas proposições. Daí que, tenha travado a edição destes dois escritos apologéticos do humanista destinando-os, até um presente muito recente, ao desejado apagamento ou ao inevitável esquecimento³⁵, devido à sua condição de manuscritos.³⁶

UNIDADE E DIVERSIDADE DA OBRA DE DIOGO DE SÁ: TEMAS E PROBLEMAS

Se hoje podemos reclamar, seguramente, para Diogo de Sá, a autoria de quatro textos – o *De Navigatione Libri Tres*, o *De Primogenitura*, o *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares* e a *Inquisição e Segredos da Fé* –, convém realçar que esta conquista é muito recente porque a questão foi, durante largo tempo, envolta em polémica.³⁷

Desde o século XVIII que se ergueram incertezas sobre a produção textual deste humanista, dada a sua heterogeneidade, as quais se arrastaram até ao limiar do século XXI. Logo, no século XVIII, Nicolau António da Costa, na *Bibliotheca Hispana Nova*, defendeu que o autor do tratado *De Navigatione* era distinto do *De Primogenitura*.³⁸ As duas obras eram aparentemente distintas, dada a sua natureza, o *De Navigatione Libri Tres* incluía uma crítica incisiva, embora não se esgotasse nessa matéria, aos dois tratados publicados por Pedro Nunes juntamente com a tradução do *Tratado da Sphera*, de João de Sacrobosco (1537) e o *De Primogenitura* era um

³⁵ Cf. Ana Cristina da Costa GOMES, *Diogo de Sá: Os Horizontes de um Humanista*, (...), pp. 50-57.

³⁶ O *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares* encontra-se no prelo e será publicado no ano de 2005 pela editora Prefácio. A edição, estudo prévio e notas são de Ana Cristina da Costa Gomes. A *Inquisição e Segredos da Fé* encontra-se transcrita, pela mesma autora, e brevemente será também publicada pela Prefácio.

³⁷ Cf. Ana Cristina da Costa GOMES, *Diogo de Sá. Os Horizontes de um Humanista*, (...), pp. 45-49 e da mesma autora “Entre as armas e as letras: o percurso do humanista Diogo de Sá”, (...), pp. 1004-1007.

³⁸ Cf. Nicolau António da COSTA, *Bibliotheca Hispana Nova*, Tomo I, Madrid, Tipografia Régia de Joaquim Ibarra, 1783, p. 312.

tratado jurídico, no qual era defendida a ideia de que a multiplicidade e descon-
contro das leis não tinha motivo de existir porque, para o governo dos homens,
era suficiente a lei de Deus. No entanto, estes dois textos escritos em latim e publi-
cados em Paris, ambos dedicados ao rei D. João III, embora versassem assuntos
distintos, foram escritos por Diogo de Sá, confirmação dada por António Paes, na
sua carta que antecede a edição de 1552, do tratado *De Primogenitura*: “(...) *ad
meas pervenerunt manus duo Tui libri: alter de Primogenitura, alter vero de Navi-
gatione.*”³⁹

Mas, as maiores dúvidas envolveram os dois textos manuscritos. Diferentes
autores questionaram e chegaram mesmo a negar a autoria de Diogo de Sá, consi-
derando a possibilidade de existirem dois escritores homónimos. Diogo Barbosa
Machado, apesar de ter confirmado a autoria dos textos impressos supra mencio-
nados, questionou a dos dois manuscritos intitulados: *Tratado dos Estados Ecle-
siásticos e Seculares* e *da Inquisição e Segredos da Fé*.⁴⁰ Na mesma linha seguiram
as posições tomadas pelo Conde de Sabugosa⁴¹ e Joaquim Bensaúde⁴². Outros,
porém, apesar de admitirem que o humanista teria escrito o *Tratado dos Estados
Eclesiásticos e Seculares* consideravam que era impossível que o mesmo fosse o
autor da *Inquisição e Segredos da Fé*, uma vez que a primeira das obras figurava no
Índex de 1581 e associavam, erradamente, o objectivo da segunda a excitar o zelo
inquisitorial contra os judeus, os hereges e os gentios.⁴³

As obras contêm a chave para o problema da autoria e para confirmar a sua
unidade. No prólogo do *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares* é o próprio
Diogo de Sá que numa nota à margem, escrita em latim, remete o leitor letrado
para outra das suas obras, o *De Navigatione Libri Tres*. As suas palavras são claras
“(...) per me. In lib. 2. De Nauigatione. ca. 2. fo. 50.” Por outro lado, uma mera
análise comparativa entre o conteúdo do *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Secu-
lares* e o do *De Primogenitura* permite verificar que o primeiro destes dois textos
inclui trechos que são a simples tradução do latim de passagens contidas no
segundo. O paralelismo no conteúdo do discurso e no tipo de argumentação
também é uma realidade quando confrontamos o *Tratado dos Estados Eclesiásticos
e Seculares*, dedicado à rainha D. Catarina e a *Inquisição e Segredos da Fé*, dirigida
ao cardeal D. Henrique. A semelhança entre os títulos dos dois manuscritos que

³⁹ Cf. Martim de ALBUQUERQUE, *op. cit.*, pp. 36-37.

⁴⁰ Cf. Diogo B. MACHADO, “Diogo de Sáa”, *in op. cit.*, Tomo I, (...), p. 693.

⁴¹ Cf. Conde de SABUGOSA, *Neves de Antanho*, 3.ª ed., Lisboa, Livraria Bertrand, s.d., p. 193 (1.ª ed. 1918-1919).

⁴² Cf. Joaquim BENSAÚDE, *L’Astronomie Nautique au Portugal à l’époque des Grandes Découvertes*, Berna, Akademische Buchhandlung von Max Drechsel, 1912, p. 63.

⁴³ Cf. Luís de ALBUQUERQUE, *Pedro Nunes e Diogo de Sá*, Separata de *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, Classe de Ciências, Tomo XXI, Lisboa, Academia das Ciências, 1976-1977, pp. 341-343.

terminam, respectivamente – “Nelle se impugnaõ muitas heresias que muitos hereges teuerão em cada hum dos estádos”⁴⁴ e “Na mesma obra se impugnaõ muitas Heresias que teuérã muitos hereges em cada huã das matérias que se tractão”⁴⁵ – aponta que o autor dos dois só pode ser mesmo. Mas, não resta qualquer dúvida quando é o próprio humanista que assume a autoria da *Inquisição e Segredos da Fé*, no prólogo e no epílogo, do *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares*. As suas palavras apagam todas as dúvidas: “Por que em outra obra [riscado: espero] tracto [riscado: tractár] larga e copiosamente da inquisçam e segredos da Fee” e “Por que em outra obra espero tractar largamente da Fee E Inquisçam e segredos da Fee della”.⁴⁶ As correcções introduzidas pelo escritor, nos tempos verbais das frases citadas, permitem-nos ainda concluir que estes dois manuscritos foram compostos em época muito próxima, entre 1557 e 1562, embora o primeiro a ser preparado tenha sido o *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares*, o qual terá merecido uma revisão do autor quando este já se encontrava a escrever a *Inquisição e Segredos da Fé*.

O universo textual de Diogo de Sá congrega, assim, três dos grandes campos da cultura portuguesa da expansão marítima, que marcam o seu pensamento⁴⁷ e é a prova de que cada “(...) um destes campos tem uma individualidade e identidade próprias, mas tem também, ao mesmo tempo, uma abertura de fronteiras que permite uma constante circulação e contaminação de temas e de problemas”.⁴⁸ O técnico-prático da marinharia e o teórico crítico da cientificidade encontram-se presentes através dos tratados *De Navigatione* e *De Primogenitura*, já o da doutrinação-valorização ideológica é representado pelo *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares* e pela *Inquisição e Segredos da Fé*.

Dada a nossa impossibilidade de abarcar, no âmbito deste estudo, a abordagem dos quatro textos de Diogo de Sá, optámos por privilegiar o tratado *De Navigatione Libri Tres*, a obra que se relaciona directamente com a sua vida ligada ao mar.

⁴⁴ Diogo de SÁ, *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares*, fl. 1.

⁴⁵ Diogo de SÁ, *Inquisição e Segredos da Fé*, fl. 1.

⁴⁶ Diogo de SÁ, *Tratado dos Estados Eclesiásticos e Seculares*, fls. 6 e 659.

⁴⁷ Sobre este modelo da Cultura Portuguesa da Expansão/Descobrimientos veja-se Luís Filipe BARRETO – *Portugal Pioneiro do Diálogo Norte Sul: Para um Modelo da Cultura dos Descobrimientos Portugueses*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1988, pp. 10-49; *Os Descobrimientos e a Ordem do Saber: Uma Análise Sociocultural*, Lisboa, Gradiva, 1987, pp. 9-54 e *Portugal Mensageiro do Mundo Renascentista – Problemas da Cultura dos Descobrimientos Portugueses*, Lisboa, Quetzal, 1989, pp. 15-46.

⁴⁸ Cf. Luís Filipe BARRETO, “Fundamentos da Cultura Portuguesa da Expansão”, in *Philosophica*, 15, Lisboa, 2000, p. 94.

UM TRATADO DE NAVEGAÇÃO ESCRITO POR UM HOMEM DO MAR: O DE NAVIGATIONE LIBRI TRES

Das obras de Diogo de Sá, aquela que mais vezes tem sido referida, ainda que nem sempre com o necessário rigor, é o tratado que tem por título completo *De Navigatione Libri Tres: Quibus Mathematicae Disciplinae Explicantur*⁴⁹, impresso em Paris, em 1549, com o privilégio régio, na oficina de Reginaldo Calderij e de seu filho Cláudio.

O facto deste texto se encontrar redigido num latim elaborado pode explicar as evasivas de alguns autores que dele se ocuparam, especialmente ao reduzirem o seu conteúdo a uma crítica incisiva 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 Defesa da Carta de Marear* –, embora este não se ocupe desse assunto do início até ao fim. Foi Luís de Albuquerque que verteu o tratado para português, embora não tenha chegado a publicar essa tradução, de forma a poder abordá-lo com maior precisão, no seu estudo intitulado *Pedro Nunes e Diogo de Sá*.

Os dois tratados, que Diogo de Sá pretendeu refutar, foram escritos por Pedro Nunes para esclarecer algumas dúvidas que lhe foram colocadas por Martim Afonso de Sousa. No *Tratado de Certas Dúvidas da Navegação*, o cosmógrafo pretendia dar resposta às três questões postas pelo piloto, nomeadamente: porque motivo estando o sol na equinocial, nascia a leste e punha-se, no mesmo dia, a oeste; qual a razão porque governando a leste ou oeste, navegavam “(...) em huma altura sempre: sem nunca podermos chegar à equinocial onde leuamos a proa juntamente com o leste da agulha”⁵⁰ e finalmente, a última questão referia-se à circunstância de Martim Afonso ter observado que, encontrando-se a 35º de latitude do hemisfério sul, quando o Sol atingia o solstício do Inverno, nascia no rumo da agulha que era observado pelos que viviam na mesma latitude no hemisfério setentrional. No *Tratado em Defesa da Carta de Marear*, analisava a carta de navegar, que no seu tempo era usada pela marinha portuguesa, sublinhando as suas virtudes e apontando-lhe diversos defeitos, que no fundo eram consequência da descoordenação entre o modo como eram traçadas e a introdução indevida, nas mesmas, de uma escala de latitudes, pelo menos desde o início do século XVI. É neste trabalho que mais se aproximou da definição da curva loxodrómica e foi este que mereceu menos críticas do nosso autor.

Em primeiro lugar, importa salientar que o elenco dos exemplares existentes do tratado *De Navigatione Libri Tres* nas diferentes bibliotecas da Europa consta do

⁴⁹ BNL, Secção de Reservados, *Impressos, Reservados*, Res. 1193 P, Res. 1194 P. e um terceiro exemplar da Colecção Duarte de Sousa, D.S. XVI-20.

⁵⁰ Pedro NUNES, *Tratado de Certas Dúvidas da Navegação apud* Luís de ALBUQUERQUE, *Pedro Nunes e Diogo de Sá*, (...), p. 345.

estudo realizado por Francisco Leite de Faria, intitulado *Estudos Bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua Época*. Este autor aponta a existência de vinte e nove exemplares (com as respectivas cotas), o que, de *per si*, poderá ser demonstrativo da difusão que este texto alcançou na Europa, no século XVI.⁵¹

O tratado inicia-se com uma dedicatória ao rei D. João III, seguida de uma advertência ao leitor, na qual Diogo de Sá expõe o sumário dos assuntos abordados nos três livros que constituem a obra. Na dedicatória, acolhe a opinião de Aristóteles, Santo Agostinho, Jactâncio, Firmiano, Vitruvius, Ovídio, Virgílio, Orígenes e defende o primado da Filosofia sobre as ciências, considerando a experiência como “(...) preferível e mais verdadeira em todas as coisas (...)”.⁵² O humanista pretende salientar a importância do conhecimento dos factos através da experiência directa, para evitar os erros. É o próprio que admite claramente que “(...) o engenho pode errar sem a experiência (...)”.⁵³ Assim, tal como Duarte Pacheco Pereira considera que os clássicos erraram, no domínio da Geografia, ao não aceitarem que pudesse existir vida quer sob a linha equinocial devido a ser “(...) certamente muito quente e inabitável por causa do calor aí sentido (...)”⁵⁴ quer no Antártico. Aliás, em relação aos climas também considera que os antigos se afastaram da verdade porque descreveram “(...) essas partes voltadas para o ártico, mas nenhuma em direcção ao antártico, pelo simples facto de eles mesmos não terem notícia desta região.”⁵⁵ Diogo de Sá, após estas considerações, tece uma primeira crítica indirecta, que quanto a nós se dirige ao próprio Pedro Nunes, quando se interroga: “(...) quem com maior direito ou com razão mais consentânea (não) poderá refutar e confundir aqueles que, sem experiência da arte de navegar, se esforçam com todas as forças por se opor aos alunos e, servos de Vossa Alteza?”⁵⁶ Este é, sem dúvida, o primeiro sinal de desarticulação entre a sabedoria prática, defendida por Diogo de Sá e a sabedoria livresca, atribuída ao cosmógrafo. Poderá também ser o reflexo das incompatibilidades que enfrentou Pedro Nunes, sem experiência na arte de navegar, com os homens das navegações, que genericamente são apontados pelo humanista como “alunos e servos de Vossa Alteza”.

O nosso autor coloca-se, claramente, do lado dos navegadores, pois apesar de se ter

“(...) dedicado mais às letras do que a estes trabalhos, apoiado pela experiência, posso de direito ser incluído no registo dos navegantes, pois consumi

⁵¹ Cf. Francisco Leite de FARIA, *Estudos Bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua Época*, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977, p. 487.

⁵² Diogo de SÁ, *De Navigatione Libri Tres* (trad. de Luís de ALBUQUERQUE), p. 2.

⁵³ IDEM, *ibidem*, p. 2.

⁵⁴ IDEM, *ibidem*, p. 2.

⁵⁵ IDEM, *ibidem*, p. 2.

⁵⁶ IDEM, *ibidem*, pp. 2-3.

quase todo o tempo da vida neste assunto; (por isso) decidi refutar dois tratados do Doutor Pedro Nunes, um dos quais é sobre certa questão acerca da qual foi interrogado, e outro sobre a carta.”⁵⁷

A par de Pedro Nunes, Duarte Pacheco Pereira, ou D. João de Castro elogia a “gente lusitana” e anuncia orgulhosamente os feitos alcançados nas navegações. Dedicou este tratado ao rei D. João III porque entende que, entre todos os reis da terra, tinha o direito de desmentir os erros dos antigos “(...) devido à não pequena experiência da navegação de vossos súbditos (...)”.⁵⁸

Após a dedicatória da obra, o humanista dirige ao leitor algumas considerações prévias, nas quais inclui um sumário do tratado composto por três livros. À partida pode-se concluir que o primeiro livro da obra não se relaciona directamente com Pedro Nunes e que só no segundo livro se inicia a redacção em forma dialogada.

O primeiro livro é composto por três capítulos. No primeiro capítulo “(...) fala-se das ciências, sobre o que vale cada uma delas e por que ordem cada uma se subordina a outra.”⁵⁹ Após a classificação das ciências, no segundo capítulo “(...) expõe-se por que modo a Matemática é accidental.”⁶⁰ Para tal, recorre a argumentos do próprio Aristóteles e dos seus comentadores, para concluir que todas as ciências se devem subordinar à Filosofia. Finalmente, no terceiro capítulo “(...) ocupa-se das demonstrações e ensina o que distingue a demonstração universal da particular.”⁶¹

O segundo livro do *De Navigatione Libri Tres* contém seis capítulos. Diogo de Sá opta pela redacção em forma dialogada, ou seja, faz com que a Filosofia, que o próprio personifica, entre em disputa com a Matemática, representada por Pedro Nunes, queixando-se muito desta última. Em relação às questões abordadas neste livro, Diogo de Sá conclui com o princípio filosófico de que “(...) a demonstração matemática não pode obrigar uma coisa a deixar de ser o que é segundo a sua natureza.”⁶² Para tal, recorre ao exemplo do comportamento da agulha no equador e em qualquer paralelo, quando o piloto navegava de leste para oeste. É o próprio autor que adverte o leitor que a partir da frase “Aqui começa o tratado do Doutor Pedro Nunes”, tudo o que a Matemática afirma é literalmente o que o próprio cosmógrafo dizia, apesar da Filosofia o contradizer. O objectivo central deste livro é definido como a explicação clara

“(...) de que modo e por que razões a Matemática não conhece nem deve pronunciar-se sobre matéria e movimento, nem sobre a causa final e eficiente,

⁵⁷ IDEM, *ibidem*, p. 3.

⁵⁸ IDEM, *ibidem*, p. 4.

⁵⁹ IDEM, *ibidem*, p. 5.

⁶⁰ IDEM, *ibidem*, p. 5.

⁶¹ IDEM, *ibidem*, p. 5.

⁶² IDEM, *ibidem*, p. 6.

nem sobre a natureza do bem, nem sobre os motivos dos acontecimentos ou existência de alguma coisa, mas apenas sobre a razão formal.”⁶³

Finalmente, no terceiro livro, Diogo de Sá rejeita o tratado sobre a carta de marear de Pedro Nunes. É o autor que justifica a sua rejeição, da seguinte maneira: “(...) não só como a navegação que os portugueses praticam é verdadeira, mas também que se não pode actuar de modo diferente, procede negando por que razão a navegação praticada pelos Portugueses é a mais correcta.”⁶⁴ No final deste livro, Diogo de Sá expõe algumas regras de marinharia, correntes no seu tempo, para que os navegadores pudessem “(...) tomar mais facilmente a altura do pólo, tanto pelo Sol como pelas estrelas; e de que modo se verificam as agulhas para procurar prever os ventos colaterais (...)”.⁶⁵ Por sua vez, apresenta uma breve explicação para o regimento do Sol ao meio-dia. A inclusão destas regras de pilotagem confirma, segundo Luís de Albuquerque, o carácter heterogéneo da obra, que segundo o mesmo não apresenta nenhuma novidade neste domínio. Contudo, quanto a nós é, mais uma vez, sinónimo do desajustamento entre o empirismo de Diogo de Sá e o eruditismo de Pedro Nunes. Aliás, é essa a realidade que o autor procura traduzir quando afirma que tudo quanto se requer para a navegação é de tal modo ensinado pela experiência, que não é necessário fornecer regras ao saber. Não temos a pretensão de avaliar os conhecimentos científicos de Diogo de Sá ou nem sequer compará-los aos do cosmógrafo-mor, todavia, pensamos que a análise deste tratado valerá, decerto, pela sua carga doutrinal e, antes de mais, por ser um exemplo típico de discurso científico-filosófico enquadrado na controvérsia da “sabedoria do mar”.

O trabalho desenvolvido por Luís de Albuquerque, bem como a tradução do *De Navigatione Libri Tres*, são extremamente importantes, como pontos de partida, para a abordagem desta obra e para anular a hipótese de que Diogo de Sá escreveu o tratado com a intenção de apontar o cosmógrafo como judaizante, ou para denunciar o matemático e astrónomo à Inquisição.⁶⁶ Na opinião deste autor, o ataque do humanista a Pedro Nunes prova que os seus tratados não obedeciam aos princípios da filosofia aristotélico-tomista, em que estava inserido. Daí que, em nenhum dos passos intentasse ultrapassar aspectos científicos e técnicos do cosmógrafo-mor, já que “(...) Diogo de Sá não seria muito entendido em Matemática, pois toda a sua obra, aqui sujeita a breve estudo é testemunho concludente de que não podia compreender os tratados de Pedro Nunes.”⁶⁷ A visão de Nuno

⁶³ IDEM, *ibidem*, p. 6.

⁶⁴ IDEM, *ibidem*, p. 6.

⁶⁵ IDEM, *ibidem*, p. 6.

⁶⁶ Cf. Luís de ALBUQUERQUE, *Pedro Nunes e Diogo de Sá, (...)*, p. 357.

⁶⁷ IDEM, *ibidem*, p. 344.

Espinosa Gomes da Silva, quanto ao pensamento revelado por Diogo de Sá nesta obra é, porém, diferente. Para este, o humanista é um homem de ciência, que invoca a autoridade clássica, mas não como padrão a imitar. A razão, no campo científico, identifica-se com a experiência, que vai desmoronar a autoridade demonstrando os erros dos antigos.⁶⁸ Luís de Albuquerque considerou excessiva a análise do autor anterior, que sublinhou o racionalismo de Sá, porque em seu entender

“(…) sendo certo que Diogo de Sá apela para a experiência (mas quantos sentidos diferentes não terá a palavra “experiência” em autores peninsulares dos séculos XV e XVI), nem por isso deixou de ser um dos escritores quinhentistas portugueses que mais se abonaram na autoridade de autores clássicos e da patrística, como aliás as abundantes referências do *De Navigatione* claramente mostram.”⁶⁹

Posta de parte a intenção de resolver esta polémica, ou de confrontar os conhecimentos de matemática, do nosso autor, com os de Pedro Nunes, tarefa para a qual não temos preparação, importa no entanto, destacar a hipótese deste último ter replicado ao *De Navigatione Libri Tres*. Apesar de Garção Stockler ter afirmado que Pedro Nunes não deu resposta ao texto de Diogo de Sá⁷⁰, Luís de Albuquerque já no estudo *Pedro Nunes e Diogo de Sá* admitia a hipótese longínqua deste lhe ter replicado em algum desencaminhado manuscrito⁷¹, que viria a confirmar no seu livro *As Navegações e a sua Projecção na Ciência e na Cultura*.⁷² Nesta obra, o autor refere que tal sucedeu sem que o cosmógrafo-mor tenha dedicado qualquer capítulo ou trecho das obras impressas à refutação das acusações de Sá. Pedro Nunes terá lido a crítica que este lhe dirigiu e mostrou-se contrariado com ela, já que lhe respondeu no manuscrito *Defensão do Tratado da Rumação do Globo para a Arte de Navegar*, que Stockler não pôde conhecer, já que só em 1944 se tornou conhecido, tendo Joaquim de Carvalho publicado a sua edição fac-similada em 1953.⁷³

Importa, no entanto, destacar que Pedro Nunes não menciona o nome de Diogo de Sá. Porém, segundo Joaquim de Carvalho este humanista é, sem dúvida,

⁶⁸ Cf. Nuno Espinosa Gomes da SILVA, *Humanismo e Direito em Portugal no Séc. XVI*, Lisboa, Faculdade de Direito, 1964, p. 89.

⁶⁹ Cf. Luís de ALBUQUERQUE, *As Navegações e a sua Projecção na Ciência e na Cultura*, Lisboa, Gradiva, 1987, p. 64.

⁷⁰ Francisco Garção STOCKLER, *Ensaio Histórico sobre a Origem e Progressos das Mathematicas em Portugal*, Paris, Of. de P. N. Rougeron, 1819, p. 45.

⁷¹ Cf. Luís de ALBUQUERQUE, *Pedro Nunes e Diogo de Sá*, (...), 1976-77, p. 340.

⁷² Cf. Luís de ALBUQUERQUE, *As Navegações e a sua Projecção na Ciência e na Cultura*, (...), 1987.

⁷³ Cf. Joaquim de CARVALHO, “Uma Obra Inédita e Desconhecida de Pedro Nunes – (*Defensão do Tratado da Rumação do Globo para a Arte de Navegar*)”, in *Revista da Universidade de Coimbra*, Vol. 17, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1953, pp. 521-631.

o crítico coetâneo de maior vulto e a bem dizer o único de quem se podem particularizar as ideias. No *De Navigatione Libri Tres* criticou algo tardiamente, na sua opinião, os dois tratados finais do *Tratado da Esfera* (1537). Este autor salientou que embora a Geometria não ocupe, no *De Navigatione Libri Tres*, o desenvolvimento que a crítica reclamava,

“(…) quaisquer que sejam as deficiências de Diogo de Sá, ele não deixou de tocar na concepção fundamental e original dos dois tratados anexos ao *Tratado da Sphera*: a discriminação da navegação por círculos maiores (máximos) e por linhas curvas irregulares (loxodrómiás) e a possibilidade da rumagem das pomas para este último modo de navegar.”⁷⁴

Pedro Nunes não aludiu, em parte alguma do manuscrito, ao livro de Diogo de Sá, mas no exórdio deste manuscrito expressava claramente: “*Ly o tratado que hum Bacharel compos sobre o aRumar do globo a fim segundo por elle vejo de reprehender o que sobriso escreui na obra que deregi a V.A.*”⁷⁵ Em relação a esta afirmação, Joaquim de Carvalho colocou algumas questões relacionadas com a autoria do dito tratado, a sua constituição e a obra de Pedro Nunes sujeita a crítica. Do autor não encontrou dados que o individualizassem, a não ser que seria letrado pois escreveu o tratado em latim e teria associado, na sua formação, os conhecimentos literários do trívio, aos científicos do quadrívio. Tais dados conduziram-no a estabelecer a sua identificação com Diogo de Sá. Ao mesmo tempo, a estrutura do *De Navigatione Libri Tres*, que inclui a disputa entre a Matemática e a Filosofia, tendo o autor colocado na boca da primeira, os dizeres dos tratados anexos ao *Tratado da Esfera*, por ele próprio vertidos para latim, parece corresponder à referência do cosmógrafo:

“Dizem mal de meus tratados aproueitandose delles e usando muitas vezes de minhas proprias palavras, e querendo falar em tudo danão tudo. Tendo determinado por esta rezão, acabando de alimpar algumas obras que escrevi, passar meus estudos à filosofia e largarlhés as matemáticas, no estudo das quais perdi a saude irremediavelmente.”⁷⁶

Por este mesmo percurso optaria também Diogo de Sá, que dedicou os últimos anos da sua vida ao estudo da Filosofia e Teologia.

Acrescente-se que neste manuscrito, Pedro Nunes menciona que o tratado, a que respondia, estava dividido em sete capítulos, continha umas tábuas e termi-

⁷⁴ IDEM, *ibidem*, p. 628.

⁷⁵ IDEM, *ibidem*, p. 521.

⁷⁶ IDEM, *ibidem*, p. 630.

nava com a exposição de umas “regras de cartear”. Estes dados embora não sejam totalmente coincidentes com a estrutura do *De Navigatione* apresentam profundas semelhanças. Em primeiro lugar, podemos indicar o facto do tratado terminar com a exposição de algumas regras de navegação. Em relação ao número de capítulos é de sublinhar que fala em sete, o que é correcto se se estiver apenas a reportar aos livros segundo (seis capítulos) e terceiro do *De Navigatione*, no qual o mesmo é visado. O ano da publicação do *De Navigatione* (1549) é o único dado, segundo Joaquim de Carvalho, que se opõe a esta conjectura, a menos que se admita que o cosmógrafo teve conhecimento do tratado de Diogo de Sá, anos antes dele ter sido dado ao prelo em Paris. Tal hipótese parece-nos bastante provável especialmente se cruzarmos esse dado com o registo da passagem de Diogo de Sá pela Universidade de Coimbra (cerca de 1538), ao mesmo tempo que Pedro Nunes. No meio académico era muito provável que circulassem informações e os textos produzidos por quem aí leccionava.

Este manuscrito de Pedro Nunes dedicado ao infante D. Luís, não se encontra datado, pelo que Joaquim de Carvalho admitiu a hipótese de ter sido escrito antes da publicação do *De Crepusculis* (1544) e do matemático ter sido nomeado lente da Universidade de Coimbra (16/10/1544), dada a circunstância de no final do texto somente se referir ao *Tratado da Esfera* (1537) e ao seu magistério dos príncipes irmãos de D. João III.

Por todas as razões apontadas parece-nos provável que este manuscrito de Pedro Nunes se dirigisse a Diogo de Sá, o que nos permite afirmar – sem pretender comparar os conhecimentos de Matemática de ambos – que a obra terá tido alguma projecção para merecer a resposta do cosmógrafo, mesmo tendo em consideração que esta última não terá provavelmente chegado a ser impressa. Este texto é ainda a prova concludente de que a intenção de Diogo de Sá ao escrever o *De Navigatione Libri Tres* não era denunciar Pedro Nunes à Inquisição. Não podemos esquecer que Pedro Nunes foi nomeado por alvará régio para o cargo de cosmógrafo, em 1529, e para o cargo de cosmógrafo-mor, em 1547. Sabe-se que terá repartido as suas funções em Lisboa, com a cátedra de Matemática na Universidade de Coimbra, pelo menos até à sua jubilação, em 1562. Em 1572, terá sido chamado de novo às suas funções de cosmógrafo, por D. Sebastião, para leccionar uma aula aos pilotos. Alguns autores defendem que, quando Pedro Nunes foi nomeado para cosmógrafo oficial, em 1529, já existiria uma espécie de exame para avaliar as capacidades dos cartógrafos, técnicos de instrumentos e pilotos. Não há, porém, nenhuma referência a que esse exame fosse precedido de aulas teóricas, para além da simples prática. Ora, a verificação da aptidão dos pilotos e dos cartógrafos não terá sido tarefa fácil. As incompatibilidades entre Pedro Nunes e os homens das navegações encontram-se bem documentadas. Podemos, todavia, apontar como excepção a esta situação, a cooperação que o matemático desenvolveu com dois homens ligados à prática das navegações: Martim Afonso de Sousa e D. João de

Castro. Foi o primeiro que, como já verificámos, expôs ao cosmógrafo as suas dúvidas de navegação, surgidas no decorrer da sua expedição ao Brasil, entre 1530 e 1533. A “(...) actuação de Pedro Nunes enquadra-se, de um modo geral, no típico quadro de desarticulação entre a sabedoria livresca e a chamada sabedoria prática, que se verificou desde cedo em Portugal.”⁷⁷ Questionamo-nos, desde já, se não é o *De Navigatione Libri Tres* precisamente o reflexo dessa desarticulação entre a chamada sabedoria prática, de Diogo de Sá⁷⁸ e a sabedoria livresca, de Pedro Nunes. Poderá esta obra integrar-se no conjunto científico-filosófico controversial, designado por “sabedoria do mar”?⁷⁹ A controvérsia na “sabedoria do mar” afirma-se fundamentalmente como um confronto de teorias, ou um choque de fundamentos/programas de conhecimento. O “(...) centro da discussão encontra-se na concorrência entre opostos *programas de orientação e fundamentação do saber*, levando a oposições categoriais radicais sobre, por exemplo, os fundamentos e vias do conhecimento, critérios de verdade/prova, o estatuto da novidade e invenção frente à herança, etc.”⁸⁰ O *De Navigatione Libri Tres* integra-se neste conjunto científico-filosófico controversial designado por “Sabedoria do mar”. Sublinhe-se mais uma vez, porém, que este tratado não se ocupa exclusivamente de Pedro Nunes, como algumas referências erradas que lhe têm sido feitas, poderiam facilmente induzir em erro. A disputa gera-se em torno de hipóteses, como é o caso da ideia de correspondência entre a declinação da agulha e a longitude. À semelhança de Fernão de Oliveira, também com Diogo de Sá a polémica atinge, algumas vezes, a forma de ataque pessoal a Pedro Nunes. Ambos são unânimes ao criticarem a falta de experiência marítima do cosmógrafo

Diogo de Sá opta como estratégia pela via persuasiva, que se baseia na “ordem do diálogo”⁸¹, sendo a sua crítica mais latente do que patente. Todavia, na “sabedoria do mar”, a “ordem do diálogo” é minoritária, aparecendo na zona da marinharia com o *Tratado da Esfera por Perguntas e Respostas* (c. 1535, de D. João de Castro) e, em matéria médica, com os *Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*

⁷⁷ Cf. Rita Cortez de MATOS, “O Cosmógrafo-Mor: O Ensino Náutico em Portugal nos Séculos XVI e XVII”, in *Oceanos: Navios e Navegações – Portugal e o Mar*, n.º 38 – Abril/Junho, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1999, p. 55.

⁷⁸ Ver a este propósito o estudo de Amélia Polónia da SILVA, “Os Náuticos das Carreiras Ultramarinas”, in *Oceanos*, n.º 38, (...), pp. 113-128. Diogo de Sá pode integrar-se entre aqueles que adquiriram uma aprendizagem empírica, pressuposta pelo embarque e acompanhamento de pais e irmãos, nas viagens ultramarinas.

⁷⁹ Veja-se a este propósito Luís Filipe BARRETO, *Os Descobrimientos e a Ordem do Saber. Uma Análise Sócio-cultural*, 2ª ed., Lisboa, Gradiva, 1989, pp. 65-69 (1ª ed. 1987).

⁸⁰ IDEM, *ibidem*, p. 66.

⁸¹ Luís Filipe Barreto refere duas vias de polémica/controvérsia: a via persuasiva (que se baseia na *ordem do diálogo*) e a via conflituosa (que assenta na *ordem da confrontação*). Cf. Luís Filipe BARRETO, *Os Descobrimientos e a Ordem do Saber. Uma Análise Sócio-cultural*, (...), p. 67.

(Goa, 1563, de Garcia de Orta). Ora, a estas unidades discursivas podemos, desde já, acrescentar o *De Navigatione Libri Tres* (Paris, 1549). Em qualquer um destes casos estamos perante diálogos de matriz ciceroniana, “(...) tendencialmente centrados em problemas de gnosilogia e lógica do conhecimento objectivo/verdadeiro.”⁸² As personagens funcionam como pólos opostos dos discursos: em D. João de Castro, Mestre/Racionalismo *versus* Discípulo/Senso comum e em Garcia de Orta, Ruano/Eruditismo *versus* Orta/Empirismo. Em Diogo de Sá, a Filosofia/Racionalismo Empirista *versus* Matemática/Eruditismo; identificando-se o autor com a primeira e colocando as palavras, do cosmógrafo, na boca da segunda. A lógica destes textos vai “(...) sempre guardar pontes e pontos de contacto que, ao longo do desenvolvimento dos discursos, tendem para a afinidade, mesmo identidade parcial, sem, contudo, jamais anularem a diferença opositora.”⁸³ O *De Navigatione Libri Tres* gerou um texto especializado, de refutação ao ataque de Diogo de Sá, como já mencionámos, que podemos inserir na ordem da confrontação de forma concentrada, da parte de Pedro Nunes. Aliás, segundo Luís Filipe Barreto, a sua utilização na “sabedoria do mar” é um exclusivo do cosmógrafo-mor, em dois casos significativos.⁸⁴ Referimo-nos justamente ao tratado intitulado *Defensão do Tratado de Rumação do Globo*, escrito por Pedro Nunes em resposta ao *De Navigatione Libri Tres*, de Diogo de Sá, já aqui referenciado e ao *De Erratis Orontii* (Coimbra, 1546), em resposta ao *De Quadratura Circuli* (Paris, 1544), de Orôncio Fineu. Saliente-se que, ambos estes casos dizem respeito ao confronto de Pedro Nunes com a Matemática e a Astronomia humanistas.

De tudo o que foi dito, podemos concluir que o problema enunciado nos discursos científico/filosóficos do Renascimento pela oposição teoria/prática terá estado, decerto, na base da redacção do *De Navigatione Libri Tres*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mar, pena e espada traduzem o itinerário peculiar deste navegador, militar, matemático, jurista, teólogo e epistemólogo que teorizou a estreita relação entre a demonstração dos matemáticos e a prática dos homens do mar... Posição semelhante à de outros rostos da Renascença mais conhecidos como Leonardo da Vinci,

⁸² IDEM, *ibidem*, p. 68.

⁸³ IDEM, *ibidem*, p. 68. Sobre as estratégias de diálogo veja-se Luís Filipe BARRETO, *Descobrimientos e Renascimento: Formas de Ser e Pensar nos Sécs. XV e XVI*, (...), pp. 255-295 e *Caminhos do Saber no Renascimento Português - Estudos de História e Teoria da Cultura*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986, pp. 29-107.

⁸⁴ Cf. Luís Filipe BARRETO, *Os Descobrimientos e a Ordem do Saber. Uma análise Sócio-cultural*, (...), p. 69.

para quem a arte e a ciência assentavam em dois pilares de todo o conhecimento verdadeiro da Natureza – a experiência sensível e o cálculo matemático⁸⁵ –, ou D. João de Castro com quem terá convivido de perto no Oriente, como tivemos oportunidade de verificar ao traçar alguns dos seus dados biográficos.

Diogo de Sá sentia como D. João de Castro, que a lonjura do caminho marítimo para a Índia era mais porfiada que sabida⁸⁶, sublinhando ambos a absoluta necessidade da ligação entre o entendimento e a experiência, ou entre a teoria e a prática. Neste sentido, estes homens podem ser considerados como precursores do pensamento moderno. António Sérgio considerou que na vanguarda da evidência intelectual de Descartes se encontravam as naus de Portugal...⁸⁷ “Entre elas, sem dúvida, as naus, galeões, galés, catures e fustas comandadas por João de Castro.”⁸⁸ Entre estas, muito provavelmente Diogo de Sá... A este homem dirigimos hoje o nosso canto, convictos de que “(...) o minúsculo homem das areias (...)”⁸⁹ é para nós maior do que a eternidade do canto em movimento erguido ao Mar-Oceano...

⁸⁵ Cf. Nicola ABBAGNANO, *Historia de la Filosofia*, trad. espanhola, Vol. II, Barcelona, Montaner y Simon, 1964, p. 138.

⁸⁶ Cf. António Borges COELHO, *O Vice-Rei Dom João de Castro*, Lisboa, Caminho, 2003, p. 65.

⁸⁷ Na abertura do seu livro *Portugal e as Origens do Pensamento Moderno*, Joaquim Barradas de Carvalho usou como epígrafe estas palavras de António Sérgio: “É só por enquanto a evidência sensível: mas ide por diante, prolongai o percurso, e chegareis à evidência intelectual de Descartes... Na vanguarda dos que (a) vão buscando vêem-se as naus de Portugal.” Cf. Joaquim Barradas de CARVALHO, *Portugal e as Origens do Pensamento Moderno*, Lisboa, Livros Horizonte, 1981, p. 13.

⁸⁸ Cf. António Borges COELHO, *op. cit.*, p. 47.

⁸⁹ Cf. Pablo NERUDA, *op. cit.*, p. 80.

FARÓIS E BALIZAGEM PORTUÁRIA NO MUNDO ROMANO

Comunicação apresentada pelo Académico
Vasco Gil Mantas, em 3 de Maio

O historiador francês Michelet exprimiu, com o entusiasmo romântico característico de muitos eruditos dos finais do século XIX, uma viva admiração pelos sinais de ajuda à navegação levantados pelos Romanos, escrevendo: *Le phare était un autel, un temple, une colonne, une tour. L'Empire romain avait illuminé, de promontoire en promontoire toute la Méditerranée*¹. Esta frase, a interpretar, simultaneamente, como afirmação da grandeza da Latinidade e como reflexo de um contexto marcado pelos triunfos da Revolução Industrial, permite retomar a questão das actividades marítimas na época imperial romana, sobre cujo valor e amplitude já não podem ser levantadas dúvidas². Michelet recorda sumariamente os sinais nocturnos e diurnos utilizados para facilitar ou tornar mais segura a navegação, os quais, na época romana, não se limitaram ao Mediterrâneo, embora em torno do *Mare Nostrum* sejam naturalmente bastante mais numerosos os seus vestígios conhecidos. Não deixa de ser interessante, pois se trata de um bom indicador da importância atribuída na Antiguidade Clássica a este tipo de estruturas monumentais, verificar que duas das chamada *Sete Maravilhas do Mundo* correspondiam a este grupo de construções, caso do Farol de Alexandria e do Colosso de Rodes, ambos construídos na época helenística³, modelos prestigiosos de uma multiplicidade de faróis e de grandes balizas portuárias levantadas pelo poder romano.

O Império foi um enorme estado multinacional, organizado a partir da Itália e gerido hegemonicamente através de um sistema político aparentemente complexo oferecendo vários graus de integração e com recurso a uma densa rede de comu-

¹ J. Michelet, *La mer*, Paris, 1875, p. 97. Nesta comunicação utilizamos para as fontes literárias antigas o sistema de referências habitual, permitindo fácil localização nas edições disponíveis. Para as fontes epigráficas indicadas no texto: *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berlim (=CIL). Agradecemos cordialmente ao Dr. José Luís Madeira a preparação das figuras para esta publicação.

² M. Grant, *The Ancient Mediterranean*, Nova Iorque, 1988, p.298-302; V. Mantas, *Tecnologia naval romana*, “Memórias da Academia de Marinha”, XXV, 1995, (X), p. 5-9.

³ P. Lévêque, *Le monde hellénistique*, Paris, 1992, pp. 71-72, 156. Sobre o conjunto de monumentos que fazem parte da lista tradicional das *Maravilhas*, provavelmente estabelecida por Calímaco: J.-P. Adam / N. Blanc, *Les sept merveilles du monde*, Paris, 1989-1992.

nicações terrestres e marítimas⁴. A partir do Édito de Caracala, que em 212 concedeu a cidadania romana a todos os homens livres, as questões relacionadas com a mobilidade ganharam nova importância em detrimento dos aspectos políticos, tanto mais que estes se orientavam rapidamente em direcção a uma autocracia cujo modelo era, em definitivo, alheio às preocupações de cosmética republicana que tinham caracterizado o Principado. Neste cenário de plena integração, as comunicações por via marítima, fundamentais desde período remoto da República no que se refere a aspectos estratégicos e considerados logo no início do Império como fundamentais para o bom funcionamento da nova ordem política, não podem ser consideradas da forma displicente como durante tanto tempo aconteceu, mesmo por parte de prestigiosos historiadores.

Neste cenário de características imperiais o que mais interessa é reconhecer a enorme capacidade organizadora romana no que se relaciona com as actividades marítimas, em todos os seus múltiplos aspectos, e não tanto conhecer a origem dos seus marinheiros. O *Mare Nostrum* foi realmente uma criação romana, que viveu e floresceu à sombra de Roma, desaparecendo para sempre a unidade que lhe era essencial quando o Império declinou, ao mesmo tempo que as margens atlânticas que lhe tinham sido associadas mergulharam num período de grande obscuridade, prelúdio conturbado da Europa futura e de novos impérios. Por todo o lado ficaram vestígios do tempo romano, no qual se concretizaram muitos projectos que outros antes apenas puderam imaginar ou realizar moderadamente. Basta recordar aqui, como exemplos das realizações romanas, a enorme quantidade de estruturas portuárias construídas, tantas vezes monumentais⁵, a formidável organização naval que serviu a República e o Império⁶, na paz e na guerra, e a eficiente estrutura de transporte constituída pelas frotas anonárias, como a grande frota que conduzia do

⁴ Para uma ideia clara da importância das comunicações no mundo romano: R. Chevallier, *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, 1988; R. Laurent, *Afterword. Travel and Empire*, "Travel and Geography in the Roman Empire", Londres, 2001, pp. 167-176.

⁵ V. Mantas, *Portos marítimos romanos*, "Memórias da Academia de Marinha", XXX, 2000, (VIII) p.5-69 (=Mantas, *Portos*). Apesar de quase obsoleto em relação a muitos dos portos descritos, o trabalho de Lehmann-Hartleben continua como obra de consulta obrigatória para o estudo dos portos mediterrâneos da Antiguidade: K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*, Lúpsia, 1923. Sobre faróis, apesar de quase centenária, a melhor monografia é ainda a de Tiersch, embora actualmente muitas das suas propostas e conclusões devam ser reconsideradas: H. Thiersch, *Pharos. Antike und Islam*, Lúpsia, 1909. Chamamos a atenção para a dificuldade em consultar bibliografia sobre esta matéria em Portugal.

⁶ Sobre o período republicano: C. G. Starr, *The Influence of Sea Power on Ancient History*, Nova Iorque, 1989, p.50-66; J. S. Morrison, *Greek and Roman oared warships 399-30 B. C.*, Oxford, 1996, pp. 41-125. Sobre o período imperial: M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*, Paris, 1986; C. G. Starr, *The Roman Imperial Navy*, Chicago, 1993³ (fundamental).

Egipto para Itália os cereais imprescindíveis ao fornecimento de Roma⁷. Os apoios à navegação constituíram, pois, uma preocupação natural da administração romana, ainda que, uma vez mais, sejam os testemunhos das iniciativas mais elaboradas aqueles que deixaram maior número de vestígios materiais visíveis ou de notícias confirmadas, com particular destaque para os faróis.

A existência destas construções obriga a considerar como prática normal a navegação nocturna, uma vez que, de outra forma, não haveria necessidade de levantar obras deste tipo. Sem limitar a importância da cabotagem na Antiguidade, vulgar no quadro da navegação regional ou em percursos de proximidade, com escalas praticáveis diariamente, mesmo quando se efectuava uma viagem relativamente longa, como a que Rutilio Namaciano descreveu, no século V, entre Roma e Arles⁸, a proliferação de faróis de construção mais ou menos elaborada no mundo romano implica o reconhecimento de um acentuado desenvolvimento da navegação nocturna, ainda que esta existisse anteriormente, como a construção do farol em Alexandria, no século III a.C., demonstra (Fig. 1).



Fig.1 – Pátera bizantina de prata, dos finais do século V, com possível representação fantasista da construção do farol de Alexandria (Museu do Ermitage, Sãmpetersburgo).

⁷ G. E. Rickman, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980.

⁸ Rutilio Namaciano, *De Red.*, I, 205-621; II, 15-68.

A existência de rotas de longo curso, sem escalas ou com um mínimo de escalas, navegando no mar alto, praticadas na época romana, é um facto reconhecido e acerca do qual existem numerosos testemunhos literários e arqueológicos⁹. Este tipo de navegação exigia, naturalmente, a construção de faróis que permitissem localizar durante a noite a proximidade dos portos, servindo, para a navegação diurna, de balizas, tal como as restantes construídas com esta finalidade exclusiva.

Muito antes de se iniciar a construção de estruturas específicas destinadas a suportar sinais luminosos, o recurso normal e mais económico foi o de estabelecer grandes fogueiras ou fachos em pontos dominantes da costa, nalguns casos sumariamente preparados para tal fim ou utilizando edifícios existentes nesses locais. A referência mais antigas a estes fachos encontra-se na poesia homérica, na *Ilíada*¹⁰, mas esta solução, simples mas não muito eficiente, foi utilizada até época relativamente recente, inclusive para atrair os navios à costa, provocando naufrágios para os pilhar. A toponímia litoral guarda a memória de muitos destes faróis improvisados, que foram também vulgares na costa portuguesa, como acontece, por exemplo, na área da desaparecida Lagoa da Pederneira e em S. Martinho do Porto¹¹, sem esquecer que os testemunhos da navegação atlântica anterior à conquista romana, embora ainda limitados na costa portuguesa, são significativos e poderão vir a revelar interessantes surpresas. Em Portugal, o farol permanente mais antigo que se conhece, depois da Antiguidade, parece ter sido o que funcionou na torre do convento de S. Francisco, no Cabo de S. Vicente, estabelecido em 1520.

A origem do vocábulo farol relaciona-se com a Ilha de Pharos, em Alexandria, onde foi construído o formidável monumento que serviu de modelo a todos os grandes faróis da Antiguidade. Discute-se, todavia, se a denominação da ilha se deve relacionar com a palavra *phaar* ou com a palavra *pharaon*, a primeira atribuída a um tipo de tecido de luxo que aí seria comercializado na Idade do Bronze, a segunda referindo o monarca egípcio¹². Seja como for, foi o nome da ilha que serviu para indicar, depois do século III a.C., este tipo de construções, sobretudo quando

⁹ L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore, 1995³, pp. 270-299; A.J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, Oxford, 1992. Este investigador recensou 1259 naufrágios antigos, a maior parte no Mediterrâneo, muitos dos quais relacionados com rotas de longo curso no período romano.

¹⁰ Homero, *Il.*, XIX, 375.

¹¹ E. B. Garcia, *Vestígios de navegações antigas na Lagoa da Pederneira (Nazaré)*, "Arquivo de Beja", XXV-XXVII, 1968-1970, p.65-76. É preciso atender, porém, ao facto de que o topónimo *Facho* pode indicar pontos de vigilância dos movimentos de embarcações piratas, o mesmo sucedendo com muitas das torres construídas ao longo da costa no período medieval.

¹² M. Besnier, *Pharus*, "Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines", IV, 1, Paris, s/d, p. 428.

atingiam dimensões monumentais, ainda que ocorram com frequência designações menos especializadas, que não poucas vezes dificultam a classificação tipológica da estrutura em questão, a mais vulgar das quais é, em Grego e em Latim, a palavra torre (*πυργος* – *turris*). À ilha e ao farol ficou associada uma interpretação greco-romana de uma das principais divindades egípcias, a deusa Ísis, invocada como *Isis Pharia*, protectora da navegação e do comércio (Fig. 2), como *Isis Pelagia* era protectora dos navios no mar¹³.

O chamado mosaico cosmológico achado em Mérida, capital da Lusitânia romana, contém uma série de interessantes alegorias marítimas, entre as quais *Pharus*, que reflectem directamente o papel central que o mar ocupou na concepção imperial do mundo como um estado universal, cuja ordenação é comparado à do estabelecimento do cosmos¹⁴, ideologia muito influenciada pelo pensamento helenístico e pelos sincretismos religiosos a que este deus origem, largamente divulgados por todo o mundo romano, como é o caso do culto isíaco, surgindo frequentemente o farol de Alexandria como símbolo da prosperidade



Fig. 2 – Moeda romana de Antonino Pio com a figura de *Isis Pharia*



Fig. 3 – P. Lévêque, *Le monde hellénistique*, Paris, 1992, pp. 71-72, 156. Sobre o conjunto de monumentos que fazem parte da lista tradicional das *Maravilhas*, provavelmente estabelecida por Calímaco: J.-P. Adam / N. Blanc, *Les sept merveilles du monde*, Paris, 1989-1992.

¹³ G. Lafaye, *Isis*, “*Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*”, III, 1, Paris, 1899, p. 580; A. Alföldy, *Die alexandrinische Götter und die Vota Publica am Jahrbeggin*, “*Jahrbuch für Antike und Christentum*”, 8-9, 1965-1966, pp. 74-78; Th. Tibiletti, *La festa del navigium Isidis*, “*Iside, il Mito, il Mistero, la Magia*”, Milão, 1997, pp. 658-659.

¹⁴ M.-H. Quet, *La mosaïque cosmologique de Mérida: propositions de lecture*, “*Conimbriga*”, XVIII, 1979, pp. 5-103; XIX, 1980; pp. 5-127.

do Império, garantida pelo cuidado dos bons governantes sob a tutela das divindades. É assim que numa moeda de Cómodo, comemorando a reorganização da frota anonária, se vêem as figuras do Tibre e do Nilo frente a um farol, normalmente considerado como o de Óstia, mas cujas características não impedem a sua identificação com a torre de Alexandria (Fig. 3), aliança simbólica que ocorre diversas vezes nas cunhagens do século II e cuja mensagem política é muito clara¹⁵. Do que fica dito resulta evidente a importância do farol de Alexandria no discurso ideológico imperial, facilmente suportado, neste particular, pela extraordinária difusão, a todos os níveis da sociedade, da versão helenizada de alguns cultos egípcios, ao mesmo tempo que se confirma a capacidade integradora da civilização romana, largamente construída sobre contributos muito diversificados.

A utilização dos faróis como monumentos simbólicos e de prestígio surgiu muito cedo, como é lógico. Este facto resultou, em parte, da grandeza atingida por algumas destas estruturas, quer, por outro lado, do reconhecimento generalizado dos indiscutíveis benefícios que os faróis prestavam, ou deviam prestar, aos navegantes. A literatura clássica do período romano conservou numerosos ecos dessa admiração, por vezes não totalmente isentos de uma ou outra nota crítica, reflexo frequente de uma posição ditada por razões políticas ou retóricas, mais do que por uma apreciação negativa dos monumentos. O que Suetónio escreveu a propósito dos trabalhos empreendidos por Cláudio, entre os quais se situa o porto artificial de Óstia (*Portus Augusti*), iniciativa de indiscutível importância apesar dos problemas que a sua implantação suscitou desde início, é um bom exemplo destas posições, por vezes imoderadamente retomadas por investigadores contemporâneos: *Iniciou grandes trabalhos, embora se preocupasse mais com o número deles do que com a sua utilidade.*

*Os principais foram: o aqueduto começado por Caio, um canal de esgotamento para o Lago Fucino e o porto de Óstia*¹⁶.

De uma maneira geral, porém, o tom dominante é de admiração incondicional pelas grandes obras ao serviço da navegação e, naturalmente, da regularidade do abastecimento à Itália e aos exércitos em campanha ou nas fronteiras. Os faróis tinham particular importância no equipamento portuário, não como meros elementos decorativos, ainda que, num ou noutro caso, possamos sentir alguma dificuldade em compreender as condições do seu eficaz funcionamento, a partir daquilo que hoje deles podemos conhecer. Infelizmente, os restos de faróis antigos que chegaram até nós em condições de assegurarem uma imagem razoável do seu estado primitivo através de um estudo meticoloso, são muito raros. Na maior parte dos casos é preciso muita imaginação para esboçar o aspecto que o edifício possuía

¹⁵ R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1960, pp. 155-158; A. Abaecherli-Boyce, *The Harbor of Pompeiopolis. A Study in Roman Imperial Ports and dated coins*, "American Journal of Archaeology", III, 62, 1958, pp. 73-77; Quet, 1979, pp. 60-66.

¹⁶ Suetónio, *Claud.*, XX, 3.

realmente, mesmo nos casos em que dele existem representações, o que, mesmo considerando serem limitados os modelos disponíveis, leva a uma certa repetição nas propostas de reconstituição arquitectónica. O exemplo do farol de Alexandria é explícito no que se refere a esta questão, pois embora existam numerosos testemunhos iconográficos e diversas descrições escritas, a verdade é que os investigadores têm conhecido muitos problemas quando pretendem recuperar o aspecto do monumento, totalmente destruído.

Embora se trate de uma construção helenística, entendemos que o estudo dos faróis romanos não o deve ignorar, uma vez que o farol alexandrino não só facultou o modelo seguido, pelo menos na concepção geral, por todos ou quase todos os grandes faróis da época romana, como pelo facto de ter sido restaurado diversas vezes por iniciativa imperial e pelo valor simbólico que lhe foi atribuído, como já referimos. De acordo com escritores da Antiguidade, como Estrabão e Luciano, o farol foi construído pelo arquitecto Sóstrato de Cnido¹⁷, cerca de 280 a.C., durante o reinado de Ptolomeu Filadelfo, obra que terá levado entre quinze a vinte anos, o que obrigaria a situar o início da construção no reinado anterior, de Ptolomeu Soter. O farol indicava a entrada do porto principal da cidade, o Grande Porto, situando-se exactamente no local onde hoje se encontra o forte turco de Qayt-Bey. Recentemente foram descobertos importantes restos arquitectónicos no fundo do mar, junto ao forte. Estas descobertas, antecedidas por outras menos conhecidas no início dos anos sessenta, deram lugar a alguma polémica, pertencendo aparentemente a materiais diversos e não ao que poderia resultar da derrocada do farol, reflectindo provavelmente a reutilização de materiais para reforçar a zona em torno da fortaleza através de um quebra mar, ainda que alguns possam ter pertencido ao monumento¹⁸. A melhor descrição antiga das instalações portuárias de Alexandria é a de Estrabão, elaborada nos primeiros anos do Império, autor que não esquece, naturalmente, o grande farol¹⁹.

Contrariamente ao que sucede em relação à esmagadora maioria dos faróis conhecidos, existem preciosos relatos islâmicos que permitem não só acompanhar a decadência progressiva do edifício até à derrocada final provocada pelo terramoto de 1303, como também apoiar com alguma segurança as propostas de reconstituição do aspecto geral do farol. Uma das descrições mais interessantes é a de Edrisi, do século XII, ainda que a mais completa pareça ser a de Ibn-al-Saydj²⁰.

¹⁷ Estrabão, I, 2, 23; XVII, 1, 6; Luciano, *Quom. hist. sit conscrib.*, 62.

¹⁸ H. Frost, *The Pharos site, Alexandria, Egypt*, "The International Journal of Nautical Archaeology", I, 4, 1975, p.126-130; G. Tabarroni, *La rappresentazione del Faro sulle monete di Alessandria*, "Quaderni Ticinesi", V, 1976, p.191-203; J.-P. Adam, *Le phare d'Alexandrie*, "Les Dossiers d'Archéologie", 201, 1995, p.26-31.

¹⁹ Estrabão, XVII, 1, 9.

²⁰ M. A. Sánchez Terry, *Los faros españoles: historia y evolución*, Madrid, 1991, pp. 19-26; M. Asín Palácios, *Una descripción nueva del faro de Alejandria*, "Al-Andalus", I, 1933, pp. 241-292.

O farol contava com três corpos (Fig. 4), sendo o inferior de planta quadrangular, com cerca de 31 metros de lado, em forma de tronco de pirâmide, o que contribuía para fazer descer o centro de gravidade da construção, como é de boa norma na edificação de faróis. O segundo corpo, mais alto, tinha a forma de uma torre octogonal, enquanto o corpo superior era constituído por um grande pavilhão cilíndrico, sobrepujado por uma estátua, provavelmente de Posídon ou Zeus Soter. Os materiais utilizados na construção também diferiam de corpo para corpo, correspondendo a pedra ao primeiro, que teria perto de 70 metros de altura, enquanto os dois restantes foram edificados com tijolo e estuque, para aligeirar a

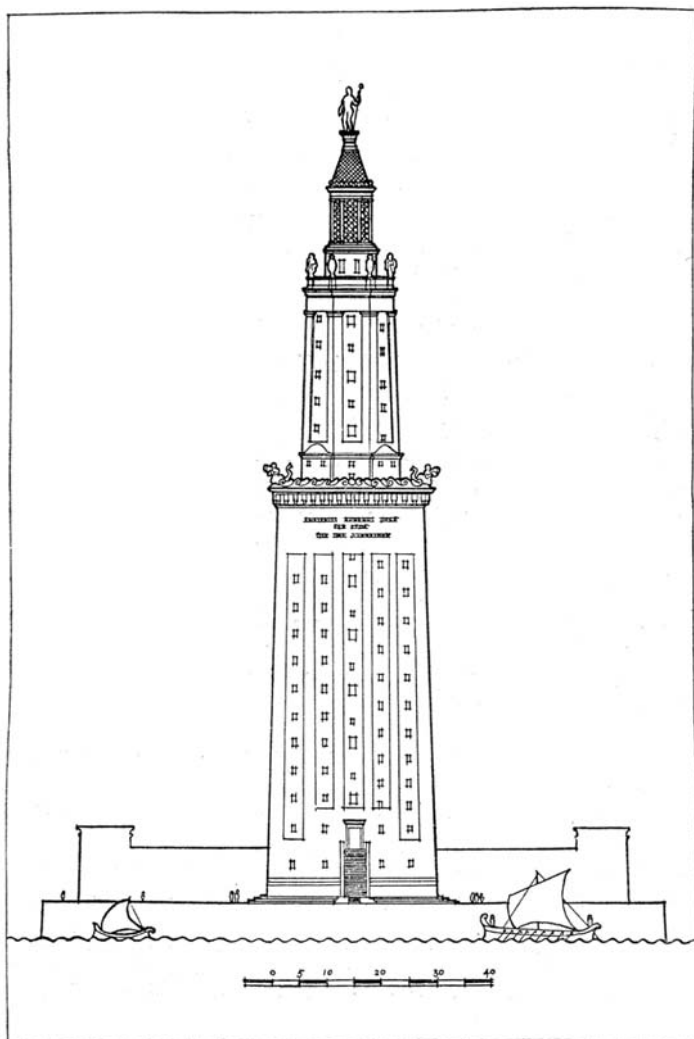


Fig. 4 – Reconstrução artística do farol de Alexandria, segundo Asín e López-Otero.

estrutura. De acordo com as medidas transmitidas pelos autores medievais islâmicos e considerando a informação de Flávio Josefo a propósito do alcance da luz do farol, que considerou ser visível até 300 estádios²¹, o que equivale a cerca de 30 milhas, ou seja, quase 56 quilómetros, a altura total do farol orçaria entre os 120 e os 140 metros²². Um tal alcance situa o farol de Alexandria entre os faróis modernos de maior potência, colocando o monumento na dianteira das construções mais altas da Antiguidade.

Não temos muita informação sobre os problemas técnicos que se levantaram à construção desta enorme torre, que, de acordo com uma notícia transmitida por Plínio-o-Antigo, teria custado a fabulosa quantia de 800 talentos²³. Sofreu vários restauros na época romana, algum dos quais poderá eventualmente ter alterado o aspecto dos andares superiores do farol, o que talvez explique as divergências de representação que se conhecem, tanto mais que, como vimos, estes eram de construção relativamente ligeira. No fundo do mar, junto ao forte, encontrou-se uma pedra com o numeral romano IV, o que comprova claramente os referidos trabalhos de restauro do farol, ainda que haja a possibilidade de uma parte da estatuária encontrada na zona ter pertencido ao santuário de *Isis Pharia*²⁴. As fontes árabes citam a existência de um espelho no topo do farol e de um grupo de estátuas, uma das quais acompanharia o movimento aparente do Sol. A presença do espelho pode relacionar-se com a emissão de sinais luminosos durante o dia ou com um sistema destinado a reforçar a luz do braseiro durante a noite. Não faltam referências na Antiguidade à utilização de sinais luminosos recorrendo a espelhos, por vezes curiosamente interpretados pelos autores islâmicos, como no caso da torre que teria existido em Mérida, destinada a suportar um espelho, com toda a probabilidade para funcionar como telégrafo luminoso, e que foi interpretado como o espelho em que uma imaginária rainha mirava a sua figura²⁵. O farol contaria

²¹ Flávio Josefo, *Bell. Iud.*, V, 10, 5.

²² M. López Otero, *Interpretación gráfica de la descripción de Ibn Al-Sayj, "Al-Andalus"*, I, 1933, pp. 293-300; Adam, pp. 28-31. A estátua colossal do farol poderá ter sido colocada apenas na época romana, caso o conhecido vaso de vidro de Begram, no Afeganistão, tenha a mesma cronologia, como parece seguro: M. Wheeler, *Rome Beyond the Imperial Frontiers*, Londres, 1955, p.191-195. A propósito deste interessante documento ocorre-nos perguntar o que sucedeu ao acervo do Museu de Cabul no decurso da conturbada história recente deste país.

²³ Plínio, *N.H.*, XXXVI, 12, 18. Um talento equivalia a perto de 26 quilos de ouro.

²⁴ O santuário situava-se na ilha, mas provavelmente a alguma distância do farol, circunstância que talvez se repetisse em Cádiz com o templo de Hércules. Sobre a localização do santuário e dos restos encontrados submersos em Alexandria: Frost, pp. 127, 130; J.-C. Golvin, *Essai d'évocation visuelle d'Alexandrie romaine, "Les Dossiers d'Archéologie"*, 201, 1995, p.60-61; M. S. Alvarez, *Alejandria: nuevas investigaciones en el ámbito costero, "Puertos Fluviales Antiguos: Ciudad, desarrollo e Infraestructuras"*, València, 2003, pp. 343-349.

²⁵ Edrisi, *Description de l'Afrique et de l'Espagne*, (Trad. R. Dozy / M. J. de Goeje), Leida, 1968², p.220-222. Edrisi refere que o espelho foi copiado do que existia no farol de Alexandria.

também com sinais sonoros, cujos aparelhos estariam instalados nas estátuas de tritões que existiram nos ângulos do topo da primeira secção do edifício. Como a extremidade da ilha onde se levantou o farol era muito estreita é possível que uma parte do edifício mergulhasse na água, talvez sobre um sistema de arcarias destinadas a facilitar a passagem das águas e a limitar a pressão na base do farol. Talvez a reconstrução das fundações, degradadas pelas águas, ordenada pelo imperador bizantino Anastásio I, no final do século V, relacione com esta característica do monumento. Este processo de construção foi identificado também em faróis da época romana, caso do farol representado na Coluna de Trajano (Fig. 5), que poderá ser o de Ancona, na Itália, ou o de Jader (Zara), na Croácia²⁶.

Durante o domínio romano, o farol de Alexandria esteve sob a tutela administrativa de um liberto imperial, como se deduz de uma inscrição achada em Roma: *Augusti libertus procurator fari Alexandriae ad Aegyptum* (CIL VI 8582). Outro famoso monumento desta cidade, o Mausoléu de Alexandre, contava com um funcionário de mais alto nível como curador, facto que o *cursus honorum* curricular de *C. Iulius Celsus*, patente numa inscrição votiva encontrada perto de Sintra, comprova, pois este alto funcionário foi elevado à categoria senatorial pelo imperador Antonino Pio, por meados do século II²⁷.

Esta aparente diferença não implica menos interesse pelo farol, reflectindo perfeitamente a mentalidade romana, pois se atribuiu uma função técnica a um liberto, seguramente especialista do assunto, e uma função de elevado prestígio a uma personalidade de estatuto superior. O pragmatismo

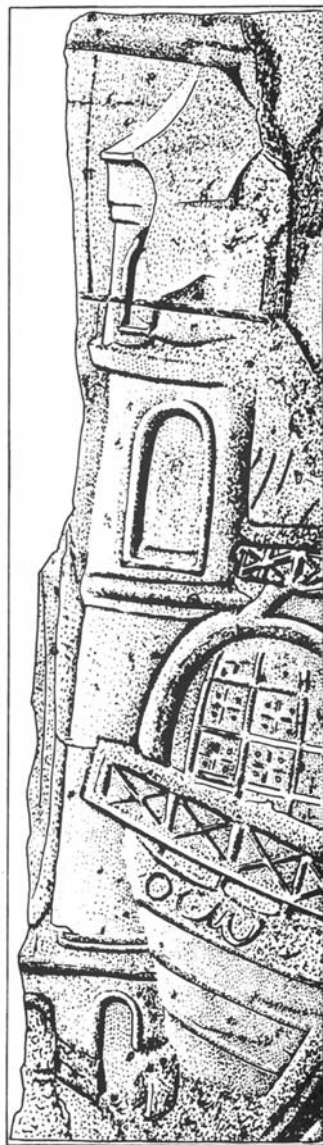


Fig. 5 – Farol (de Ancona?) representado na Coluna Trajana, em Roma.

²⁶ Besnier, p.430; R. Chevallier, *Aspects de la civilisation romaine sur la colone Trajane*, “Les Dossiers de l’Archéologie”, 17, 1976, pp. 79-80.

²⁷ S. Lambrino, *Les inscriptions de São Miguel de Odrinhas*, “Bulletin des Études Portugaises”, XVI, 1952, pp. 142-150.

romano encontra-se bem patente nesta diferenciação, que não deixa de projectar uma cuidadosa atenção para com o farol, cujo bom funcionamento era preciso garantir.

Como sempre sucede, nada de concreto se conhece sobre o combustível utilizado e seu fornecimento à lanterna, nem sobre as técnicas de iluminação, para além daquilo que é possível deduzir do pouco que as fontes escritas antigas e medievais permitem imaginar. O farol de Alexandria teve uma enorme importância sobre as grandes construções posteriores do mesmo tipo, nenhuma das quais, porém, atingiu a sua grandeza e monumentalidade, limitando-se à condição de estruturas robustas, por vezes de assinalada qualidade arquitectónica. Não foi o primeiro farol construído, pois outros existiram anteriormente, ainda que em número limitado, pois a prática da navegação nocturna regular só relativamente tarde se desenvolveu na antiguidade, ganhando particular importância na época romana o que levou à multiplicação dos faróis a ponto destes se tornarem um símbolo usual na representação alegórica de cidades marítimas²⁸. Um aspecto interessante da influência exercida pelo farol de Alexandria é o que se relaciona com a arquitectura dos minaretes islâmicos, que parece ter sido directamente influenciada pelo modelo do monumento, pelo menos em determinadas regiões limítrofes do Egipto. O radical da palavra árabe que designa o minarete (*almenara*) significará *lugar onde arde o fogo*²⁹, o que, todavia, pode também interpretar-se como torre de vigia ou de sinalização, alheia a qualquer influência directa do farol de Alexandria.

A construção de faróis pelos Romanos começou provavelmente no século II a.C., ainda que seja difícil saber com exactidão qual foi o primeiro deles. Estabelecer uma lista completa de todos os que, de alguma forma, deixaram vestígios ou referência escrita também não é tarefa fácil, pois tem sido frequente interpretar como faróis estruturas que nunca o foram. Alguns investigadores adoptaram uma posição hiper crítica quanto aos faróis, defendendo que inicialmente eram apenas torres servindo como balizas diurnas à navegação, só começando a sustentar fogos de sinalização por meados do século I a.C., o que não parece credível. Deviam ser bastante numerosos, sobretudo nos portos com alguma importância, ainda que, como dissemos, a construção da maior parte deles fosse caracterizada pela austeridade própria das estruturas utilitárias. Não devemos esquecer, porém, que na falta de testemunhos arqueológicos a maior parte das referências, de qualquer tipo, apenas aludem aos grandes portos, como Alexandria ou Óstia, ou a locais por alguma razão merecedores de distinção na época romana, como Esmirna, onde o farol se conhece apenas através de dois epigramas, nada ou praticamente nada

²⁸ Lehmann-Hartleben, p. 234.

²⁹ D. Hague / R. Christie, *Lighthouses: Their Architecture, History and Archaeology*, Llandysul Dyfed, 1975, pp. 8-9.

existindo sobre uma multidão de sítios portuários, que só na área mediterrânea ultrapassam quatro centenas com alguma importância³⁰.

A finalidade dos faróis romanos diferia um pouco da que determina a construção dos faróis modernos, ainda que exercessem a mesma função de identificação de pontos de interesse para os navegantes. Podemos repartir a totalidade dos faróis romanos por dois grandes grupos no que toca às suas funções essenciais: um primeiro grupo constituído por faróis portuários e um segundo, bastante menos numeroso, destinado a sinalizar acidentes geográficos particularmente importantes para a navegação, como estreitos ou embocaduras de rios. Assim, podemos considerar que a maioria dos faróis construídos na época romana eram estruturas destinadas a indicar a posição de pontos que os navios deviam demandar, e não, como sucede com frequência na actualidade, sinais de perigo a evitar, ainda que este aspecto não fosse ignorado³¹. Plínio-o-Antigo destacou a dupla função da farolagem, relacionando-a, todavia, com o acesso aos portos em segurança, quando escreveu a propósito do farol de Alexandria: *serve para dar a direcção durante a noite aos navios, para entrarem no porto e evitarem bancos de areia e recifes. À semelhança deste há muitos fanais acesos com a mesma finalidade, nomeadamente em Puteoli e e Ravenna*³². Sem pretendermos ser muito precisos neste aspecto, pois a informação disponível nem sempre o permite, podemos calcular em aproximadamente quarenta o número de faróis presentemente identificados com alguma segurança no mundo romano, o que corresponde, sem dúvida, a uma amostra mínima dos que um dia existiram (Fig. 6).

Dos faróis romanos mais antigos conhecidos, ainda que um deles sugira alguma prudência na identificação, dois foram construídos na Península Ibérica, não em portos, mas sim junto à embocadura de rios de grande importância para a navegação, o *Baetis* (Guadalquivir) e o *Callipo* (Sado). Ambos pertencerão à época republicana, ainda que só em relação ao primeiro possamos afirmá-lo com segurança. A sua localização não suscita problemas de interpretação, atendendo ao significado económico das regiões em que foram construídos e à importância dos centros portuários que existiam no curso inferior dos referidos rios, caso, por exemplo, de *Hispalis* (Sevilha) e de *Salacia* (Alcácer do Sal).

O farol na antiga foz do Guadalquivir foi construído por Cipião, cerca do ano 100 a.C., o que ainda se reflecte no topónimo actual do local, Chipiona. Nada resta

³⁰ *Anthol.* (Ed. Dübner), IX, 671, 675; R. Chevallier, *Navigation et ports antiques*, "Atti del Convegno Internazionale di Studi sull'Antichità di Classe", Roma, 1967, pp. 219-247; G. E. Rickman, *The Archaeology and History of Roman Ports*, "The International Journal of Nautical Archaeology", 17, 3, 1988, p.257-267.

³¹ Para uma ideia geral da localização dos faróis conhecidos através da iconografia, a ponderar nalguns casos, ver: M. Reddé, *La représentation des phares à l'époque romaine*, "Mélanges de l'École Française de Rome", XCI, 1979, p.845-872 (=Reddé, *Phares*).

³² Plínio, *N. H.*, V, 62.



Fig. 6 – Os principais faróis conhecidos no mundo romano



Fig. 7 – O sítio de Chipiona onde se levantou o farol de Cepião

deste farol, destinado a indicar o acesso ao rio e o baixo de Salmedina, devido a significativas alterações na geomorfologia da zona, encontrando-se hoje submersa a plataforma rochosa sobre a qual a *Turris Caepionis* foi construída (Fig. 7).

Citada por Pompónio Mela, pouco antes de meados do século I, a referência mais completa que se lhe conhece é a de Estrabão, que redigiu o fundamental da sua obra pelos finais do século I a.C, nos primeiros anos do Império: *Ali também se encontra a Torre de Cepião, construída sobre uma rocha que o mar banha por todos os lados. Esta obra admirável foi construída à semelhança do farol de Alexandria para evitar a perda dos navegantes; porque para além dos bancos formados pelos aluviões do rio, há nestas paragens rochas submersas, de forma que é necessário um sinal visível de longe*³³. Quanto ao farol junto à foz do Sado, que consideramos ter existido no Outão a partir de uma referência de Estrabão, infelizmente prejudicada por uma lacuna, a uma torre perto da embocadura do referido rio³⁴, corresponderia simultaneamente a um sinal da proximidade da foz e também de localização de um bom fundeadouro, protegido dos ventos dominantes pela Serra da Arrábida, onde os navios poderiam aguardar em segurança o momento propício para se fazerem à barra do estuário, aquilo que as fontes romanas indicam como *positio* ou *refugium*. A hipótese que consideramos apoiados no texto estraboniano é sustentada por alguns achados no Outão e pelo significativo número de cepos de âncora antigos recuperados no Mar de Ancão, cujos fundos entre os 10 e os 20 metros eram ideais para os navios romanos.

Os faróis portuários propriamente ditos foram construídos ou nas proximidades imediatas do porto, num ponto dominante, como no caso dos faróis da Corunha ou de Dover, ou na extremidade de um dique ou molhe, num dos lados da barra, como aconteceu em *Leptis Magna*, na Líbia, ou em *Caesarea Maritima* (Fig. 8), em Israel. Idealmente, nos portos artificiais, do tipo descrito por Vitruvius³⁵, o farol devia ser estabelecido à entrada, entre os diques ou numa posição ligeiramente avançada, sobre uma ilha natural ou artificial, como nos portos italianos de *Brundisium* (Brindes), descrito por Pompónio Mela³⁶, ou Óstia, entre outros. Vejamos o que Suetónio, a propósito da construção pelo imperador Cláudio do *Portus Augusti*, em Óstia, escreveu sobre esta questão técnica: *Criou o porto de Óstia, construindo molhes curvos (bracchia) à direita e à esquerda. À entrada, foi estabelecido um dique em água profunda e, para o estabelecer mais solidamente, primeiro afundou o navio no qual o grande obelisco do Egipto foi transportado; reforçando-o com pilares colocou no topo uma torre muito alta, a exemplo do farol de Alexandria*

³³ Mela, III, 1, 4; Estrabão, III, 1,9.

³⁴ Estrabão, III, 3,1.

³⁵ Vitruvius, *De Arch.*, V, 13.

³⁶ Mela, II, 7, 13.

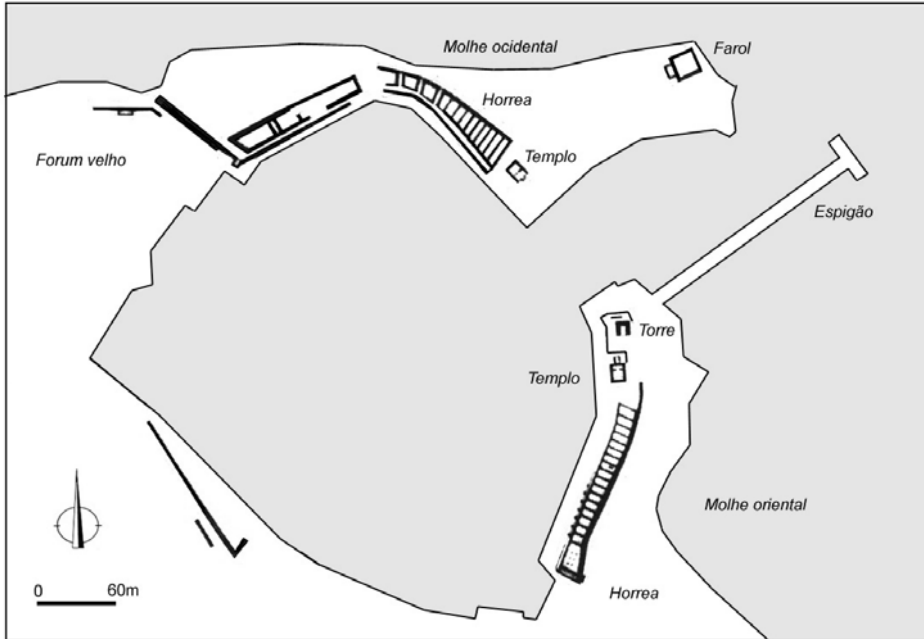


Fig. 8 – O porto de *Leptis Magna* e a localização do farol e da torre de sinalização na extremidade dos molhes

para que a sua luz guiasse os navios durante a noite³⁷. Plínio-o-Antigo refere também este pormenor curioso, mas que corresponde a uma técnica usual na construção de portos artificiais romanos, recorrendo a grandes caixotões que se afundavam no local desejado, nos seguintes termos: *in ipsa turribus Puteolis e pulvere exaedificatis perductam Ostiam portus gratia mersit*³⁸.

Os trabalhos para a construção do novo aeroporto de Roma, nos finais dos anos 50, permitiram reconhecer muitas das obras do porto de Óstia, incluindo os restos da base do farol, um enorme bloco de betão e pedra, com 95×21 metros, correspondente ao navio afundado³⁹. Na célebre moeda de Nero que comemora a construção do *Portus Augusti*, o farol está sumariamente representado pela estátua monumental que o decorava (Fig. 9). Cremos serem visíveis, na base da estrutura que suporta a estátua, os pilares de reforço referidos por Suetónio. A discussão acerca da verdadeira situação do farol à entrada do porto pode resolver-se considerando as modificações verificadas posteriormente, que ligaram ao farol ao molhe esquerdo. Não aceitamos a identificação com o farol de Óstia daquele que se encontra representado, na extremidade de um molhe sobre arcadas, num exce-

³⁷ Suetónio, *Claud.*, XX, 3. Ver ainda: Dião Cássio, LX, 11, 4.

³⁸ Plínio, *N. H.*, XXXVI, 70.

³⁹ O. Testaguzza, *The Port of Rome, "Archaeology"*, 17, 3, 1964, pp. 175; M. Reddé, *Portus. Le plus grand port du monde romain, "Les Dossiers d'Archéologie"*, 71, 1983, pp. 56-57.

lente mosaico encontrado em Roma, no Quirinal, atendendo à posição relativa da torre e do molhe, diferente da que a moeda de Nero sugere⁴⁰. No porto de *Centumcellae* (Civitavecchia) o farol foi também levantado sobre uma ilha artificial, de acordo com Plínio-o-Moço⁴¹. Alguns portos de maiores dimensões dispunham de vários faróis. Óstia contava com dois, um dos quais, situado na extremidade do molhe que protegia o canal de entrada do Porto de Trajano, construído durante as grandes obras de alargamento empreendidas por este imperador no século II. O porto de Cumas possuiria também dois faróis, um de cada lado da barra, mas o seu estado actual permite confirmar apenas um deles⁴².



Fig. 9 – Sestércio de Nero com a representação do *Portus Augusti*, em Óstia. A posição do farol está indicada pela estátua monumental na barra.

No litoral lusitano, onde as estruturas portuárias de época romana são praticamente desconhecidas, em parte devido à utilização preferencial de portos naturais, em zonas de estuário ou lagunares, com obras de defesa pouco significativas, os vestígios do porto de *Balsa* (Luz de Tavira), identificados através de aerofoto-interpretção (USAF 1958 n.º 10638; IGN 1979 n.º 5167), vestígios situados na foz assoreada da Ribeira da Luz, sugerem a existência, na extremidade de um dique ou molhe com perto de 160 metros de extensão, de uma torre levantada sobre uma plataforma circular (Fig. 10). Julgamos poder tratar-se de um farol, ainda que só a realização de escavações permita identificar o tipo de estrutura em questão⁴³. A proposta de localização no Cabo Espichel do provável farol referido por Estrabão junto ao Sado, da autoria de H. Jones, não nos parece viável, pelas razões que refe-

⁴⁰ Reddé, *Phares*, p.866; H. Stuart Jones, *Catalogue of the Palazzo dei Conservatori*, Roma, 1926, p.268-270, tav.107; P. Pomey, (Dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, 1997, p.84; T. L. Donaldson, *Architectura Numismatica*, Chicago, 1968², p.332-338, fig.89. Poderemos estar perante uma interpretação itálica do farol de Alexandria.

⁴¹ Plínio-o-Moço, *Epist.*, VI, 31. Talvez existissem dois faróis secundários, à entrada do porto interior, mas os vestígios registados podem reflectir apenas a presença de simples torres.

⁴² R. Paget, *The Ancient Ports of Cumae*, "Journal of Roman Studies", LVIII, 1968, p.152-169.

⁴³ V. Mantas, *Vias e portos na Lusitânia romana*, "V Mesa Redonda Internacional Sobre Lusitania Romana: Las Comunicaciones", Mérida, 2004, pp. 449-450; *Portos*, pp. 36-37.

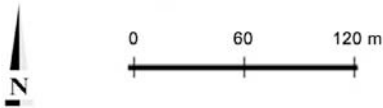


Fig. 10 – O porto de *Balsa* (Luz de Tavira): 1- Possível farol ou torre; 2- Molhe (IGN 1979 5167)

rimos atrás⁴⁴. Por enquanto não existem indicações seguras da existência de outros faróis na Lusitânia romana, embora a foz do Guadiana, por exemplo, constitua uma área de elevada probabilidade, considerando o movimento em direcção a Pomarão (*Portus Marianus?*), servindo as minas de S. Domingos, e ao porto flúvio-marítimo de *Myrtilis* (Mértola), para além de se tratar de uma barra na época considerada difícil.

A construção dos faróis dependia também das características naturais da zona onde eram levantados. Numa costa baixa, dificilmente apercebida ao largo, sobretudo durante a noite, a tendência era a de construir torres mais elevadas, que em teoria permitissem detectar o farol a maior distância da costa, permitindo aos navios manobrar em segurança. Infelizmente, desconhecemos quase por completo a altura atingida pela maior parte dessas estruturas, dado o estado de destruição dos raros vestígios que dos faróis construídos nessas circunstâncias chegaram aos nossos dias. No caso do farol de *Leptis Magna*, cuidadosamente estudado pelo arqueólogos italianos e do qual possuímos uma interessante proposta de recons-

⁴⁴ *The Geography of Strabo*, (Trad. H. L. Jones), Cambridge (Mass.), 1960, p.63.

tuição de R. Bartocini (Fig. 11), a torre atingiria perto de 50 metros, a partir do nível do mar⁴⁵. Trabalhos efectuados em Cartago no último quartel do século passado puseram a descoberto, na chamada Ilhota do Almirantado, no centro do porto circular, os alicerces de uma construção da época romana de planta octogonal, que ascenderia a uns 12 metros de altura, por alguns considerada como um farol⁴⁶. A sua localização no interior do porto e pouca elevação sugerem-nos antes uma torre de sinalização ou um edifício de prestígio, idêntico a tantos que se identificam na iconografia dos portos



Fig. 11 – Reconstrução artística do farol de *Leptis Magna*, segundo Bartocchini e Carpiceci

romanos. Quando era possível construir os faróis numa posição natural elevada as torres não necessitavam de ser estruturas tão altas, pois podiam tornar-se facilmente visíveis ao largo, como, por exemplo, no caso do farol de Dover, que teria, no máximo, uns 24 metros de altura⁴⁷. Todavia, nem sempre assim sucedeu, pois calcula-se que o desaparecido farol de *Gesoriacum* (Boulogne), situado sobre uma falésia, atingiria perto de 60 metros de altura⁴⁸.

Esta questão deve ser analisada pontualmente, considerando as características naturais de cada região e os condicionalismos locais da navegação. Nem sempre uma torre muito elevada resolveria os problemas de visibilidade a longa distância, como parece ter sido a intenção no farol de Boulogne. Recordamos o que Ivens Ferraz escreveu a propósito deste problema, quando referiu uma experiência vivida no canal das Berlengas, onde se via perfeitamente a luz do farol do Cabo Carvoeiro, ao passo que o da Ilha Berlenga, a uma cota superior, permanecia oculto pelo nevoeiro⁴⁹.

⁴⁵ R. Bartocchini, *Il porto di Leptis Magna*, Roma, 1958, p.58-64, tav. XIX, XXVII-XXIX.

⁴⁶ H. Hurst, *Excavations at Carthage. 1975. Second Interim Report*, "The Antiquaries Journal", LVI, 2, 1976, p.182-186. Este tipo de torre lembra-nos a torre de sinais no antigo Arraial Ferreira Neto, em Tavira, destinada a estabelecer comunicação com o mandador da armação do Medo das Cascas: A. M. Galvão, *Um século de história da Companhia de Pescarias do Algarve*, Faro, 1948, p.128, 131.

⁴⁷ M. Wheeler, *The Roman Lighthouses at Dover*, "Archaeological Journal", LXXXVI, 1930, p.29-39 (=Wheeler, *Lighthouses*).

⁴⁸ Besnier, p.431; F. d'Erce, *La tour de Caligula à Boulogne-sur-Mer*, "Revue Archéologique", 1966, 1, pp. 91-92.

⁴⁹ G. Ivens Ferraz, *Manual do navegante*, Lisboa, s/d, p.19. Talvez por uma razão semelhante, alguém com experiência de navegação nos comunicou ter aportado à Corunha sem ver a Torre 50 Vitrúvio, *De Arch.*, II, 9.

Esta circunstância mostra que os construtores de faróis deviam conhecer bem a situação climática dominante na zona da construção, e não apenas os aspectos estritamente náuticos implicados.

Um dos elementos fundamentais na construção de faróis, sobretudo quando situados ao nível do mar, era o das fundações. No Mediterrâneo a fraca amplitude das marés facilitava a construção, o que já não acontecia na costa atlântica, sobretudo nos sectores setentrionais do Império, o que poderá ter contribuído para que os grandes faróis desta área, de acordo com o pouco que se conhece, tenham sido estabelecidos em posições elevadas. Vitruvius deixou-nos circunstanciada descrição dos cuidados a ter com o estabelecimento das fundações de estruturas hidráulicas, por vezes assentes em estacaria de madeira, como aconteceu com as construções portuárias de Ravena⁵⁰, estacas cujo pé encaixava com frequência numa pedra aparelhada ou era revestida de uma ponteira de ferro envolvida por um empanque de cacos de tijolo, argila e *opus signinum*. Crê-se que a torre da igreja de *Santo Appolinare in Classe*, atendendo à sua posição e denominação, poderá corresponder ao farol do porto, referido por Plínio, ainda que a torre medieval da igreja de Pomposa, pareça sucessora de outro farol romano, este situado no que foi outrora uma pequena ilha⁵¹. Algumas sondagens na base destas torres contribuiriam para esclarecer a questão dos faróis e das técnicas construtivas utilizadas nos alicerces.

Vimos também que alguns faróis tiveram as suas fundações dentro de água, sobre as quais se levantava uma estrutura de arcaria ou uma plataforma trespassada por arcadas que permitiam a livre circulação da água (*pilae*).

O desgaste sofrido pelas fundações dos faróis, por acção dos agentes naturais e fadiga dos materiais, obrigou a numerosas obras de restauro ou de consolidação destas estruturas. Sabemos, por exemplo, que Antonino Pio, por meados do século II, restaurou um farol⁵², sem que possamos decidir-nos pelo de Óstia, que muitos investigadores pensam estar representado numa moeda deste imperador (Fig. 12), ou o de *Puteoli* (Pozzuoli), na Baía de Nápoles,



Fig. 12 – Moeda de Antonino Pio com representação do grande farol de Óstia

⁵⁰ D. B. Hague / R. Christie, p. 5. Um mosaico bizantino de Ravena mostra o porto protegido por duas torres, não sendo evidente a estrutura do farol, talvez representado por uma torre que se eleva sobre o casario no interior da muralha: G. Bovini, *La raffigurazione della Civitas Classis e dell'imvocatura dell'antico porto della città nei mosaici di S. Appolinare Nuovo di Ravenna*, "Studi Storici, Topografici ed Archeologici sul Portus Augusti di Ravenna", Ravena, 1961, pp. 67-80.

⁵² Capitolino, *Anton.*, 8.

parecendo-nos de excluir qualquer relação com o de Alexandria, considerando o número de andares figurados na referida moeda. O farol do monumental porto de *Caesarea Maritima*, construído por iniciativa de Herodes-o-Grande, foi muito rapidamente vítima de fenómenos de subsidência, encontrando-se as ruínas submersas (Fig. 13). Os terramotos constituíram também um flagelo para os faróis, tanto mais que grande parte deles foi construída em zonas de acentuada actividade sísmica. Na ilha de Capri, um terramoto pelo final do principado de Tibério originou a derrocada do farol que existia no ponto mais alto da ilha, na *Villa Iovis*, um dos palácios imperiais nela existentes, sugerindo uma referência posterior, do poeta Estácio, a sua reconstrução, talvez em tijolo⁵³. Esta torre, que teria uns 12 metros e dois corpos, indicava a localização do fundeadouro na base da ilha e serviria igualmente como semáforo em contacto com o porto militar de *Misenum* (Miseno), a principal base naval romana, onde havia também um farol de que subsistem alguns restos⁵⁴.

Os materiais básicos utilizados na construção dos faróis eram variados, com destaque para a pedra, o tijolo e o betão (*opus caementicium*). O recurso a blocos de pedra de grande aparelho (*opus quadratum*) está atestado quer por algumas ruínas existentes, nomeadamente na secção ou secções inferiores das torres, quer pelos testemunhos iconográficos, que ilustram de forma clara a utilização do grande aparelho na estrutura dos faróis, como se verifica nalguns mosaicos do Fórum das Corporações, na cidade de Óstia (Fig. 14). Os blocos eram fixados entre si através de grampos metálicos, obtidos através de chumbo, o material mais usado nestas situações, vazado em fusão em entalhes abertos nos silhares. A utilização na mesma estrutura de materiais diferentes, ou recobertos de forma a apresentarem um aspecto diferente, foi um recurso usado pelos arquitectos romanos para tornarem mais visíveis ao longe, durante o dia, as torres dos faróis. Assim era no extraordinário farol de Boulogne, no Canal da Mancha, desaparecido por derrocada entre 1640 e 1644, cuja torre de planta octogonal, combinava tijolo vermelho e pedra clara, no sentido de obter um efeito visual através de faixas de cores contrastantes, como as que hoje ainda se utilizam em muitos faróis⁵⁵.

Como é usual na arquitectura romana, pouco ou nada sabemos dos construtores dos faróis, pois o planeamento da maior parte das grandes obras públicas romanas ficou no anonimato, não se conhecendo mais que o nome da personalidade que as mandou construir, e nem sempre. Para além do famoso Sóstrato de Cnido, que concebeu a torre de Alexandria, só conhecemos outro nome de um

⁵³ Tratar-se-ia de um farol de base quadrada, com cerca de 12 metros de lado, com um segundo corpo circular. Atendendo à sua elevada localização não deveria ser muito alto. Sobre este farol: Suetónio, *Tib.*, 74; Estácio, *Silv.*, III, 5, 100; D. B. Hague / R. Christie, p. 6.

⁵⁴ P. Miniero, *Baia, il castello, il museo, l'area archeologica*, Nápoles, 2000, pp. 68-77.

⁵⁵ Besnier, p. 431; Sánchez Terry, p. 33. Esta solução para reforçar a visibilidade do farol recorda a utilização, provável, da cor vermelha para indicar edifícios oficiais, nomeadamente estações.

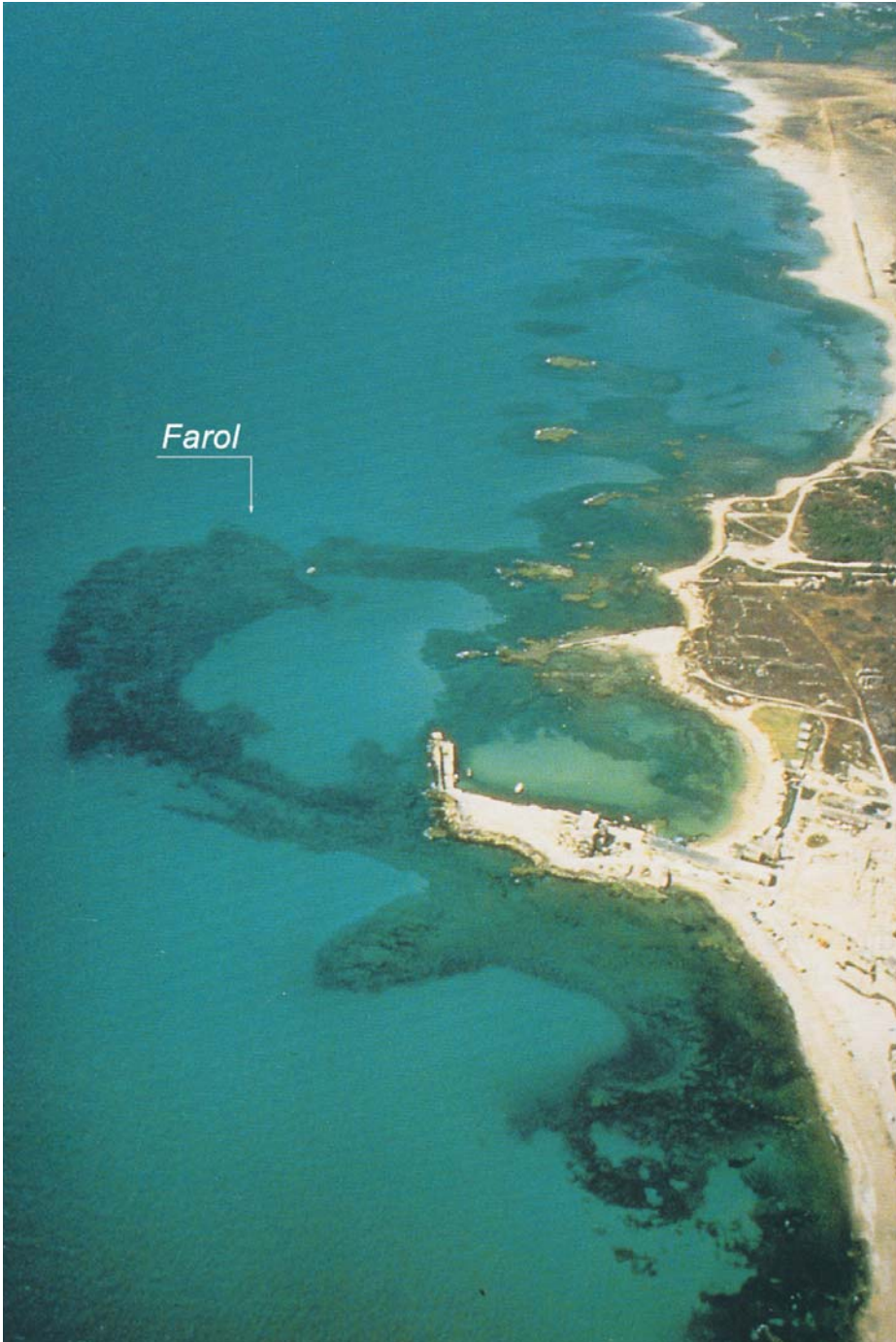


Fig. 13 – Estado actual do porto de *Caesarea Maritima*, em Israel, com a localização do farol

arquitecto da Antiguidade Clássica construtor de um farol, o lusitano *G. Sevius Lupus*, oriundo de *Aeminium* (Coimbra), a quem se deve o farol de *Brigan-tium* (Corunha), o mais antigo do mundo ainda em serviço (Fig. 15).

Não aceitamos a interpretação do termo *architectus*, presente na inscrição rupestre junto ao farol como indicativo de um construtor naval, tese pouco convincente defendida por raros investigadores. Com efeito, tendo em conta a localização da epígrafe (Fig. 16), a poucos metros da torre, o facto de ser a única conhecida junto ao farol, a dedicatória a Marte Augusto e a cuidadosa identificação do dedicante, cremos não haver razão para não atribuir a *Lupus* a honra da construção do farol⁵⁶. A origem eminiense do arquitecto, ainda que se lhe possa atribuir uma formação militar, obriga a reflectir sobre as funções desenvolvidas pela cidade do Mondego como porto flúvio-marítimo na época romana, sugeridas pela importância dos libertos no contexto social local, circunstância característica dos centros portuários, e pela presença de um eminiense em Óstia (*CIL* XIV 4822).

O estudo dos faróis romanos assenta em três tipos fundamentais de fontes: escritas, iconográficas e arqueológicas. Embora, de uma ou de outra forma, já as tenhamos referido e utilizado ao longo desta comunicação, torna-se conveniente sintetizar as suas características principais, assim como avaliar o valor e limites que possuem como meios de informação, só as últimas podendo incluir-se entre as fontes directas. A informação escrita, literária ou epigráfica, é relativamente abundante, sobretudo a primeira, mas quase sempre muito lacónica, poucos dados facultando sobre aspectos técnicos, no género dos que nos foram transmitidos a



Fig. 14 – Mosaico das Termas do Farol, em Óstia, destacando a utilização da pedra na construção do farol

⁵⁶ P. Le Roux, *Le phare, l'architecte et le soldat: l'inscription rupestre de La Corogne (CIL II 2559), "Miscellanea Graeca e Romana", XV, 1990, p.133-145.*

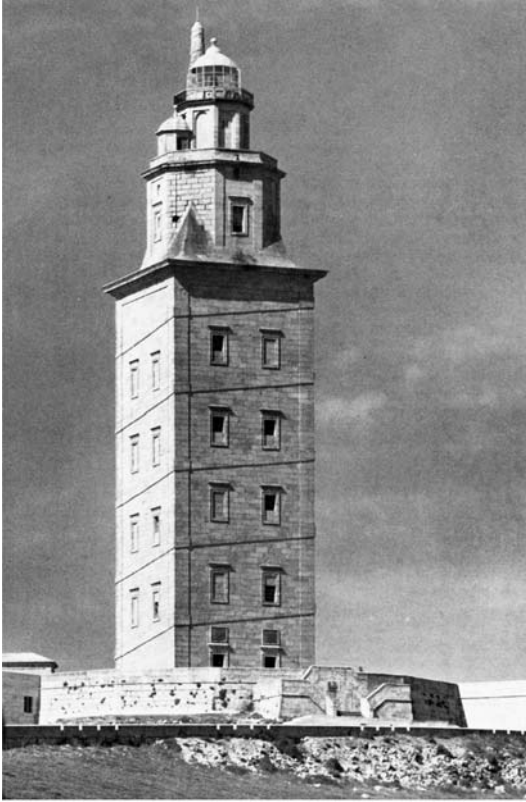


Fig. 15 – Estado actual do farol da Corunha
(Torre de Hércules)

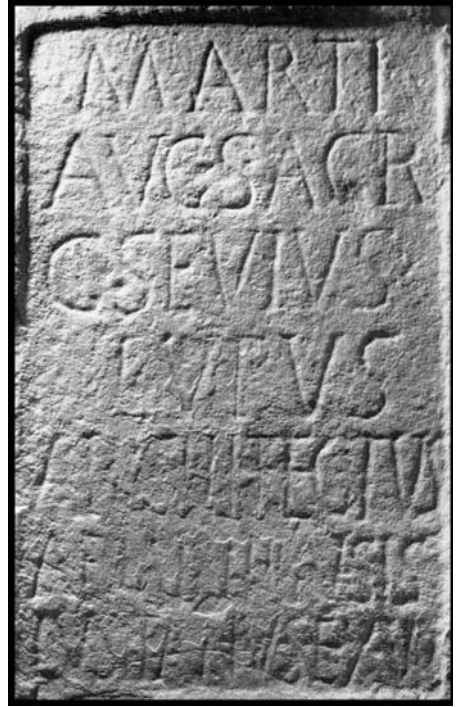


Fig. 16 – Inscrição rupestre de G. *Sevius Lupus*,
junto ao farol da Corunha

propósito da construção do farol de Óstia. Acresce ainda que, com frequência, os autores antigos se repetam ou utilizem informações indirectas, ocasionalmente obsoletas, como se verifica com Estrabão no que se refere à Península Ibérica.

Por razões evidentes, as referências literárias excluem quase por completo informações consideradas, na época, sem interesse de maior, o que deixou de parte a esmagadora maioria dos faróis existentes no mundo romano. Também é possível que se tenham perdido escritos mais técnicos, semelhantes ao tratado de Vitruvius, mas a verdade é que esta hipótese se limita a uma conjectura por enquanto sem comprovação. Os testemunhos epigráficos são menos numerosos e a maior parte deles fornece dados muito específicos, que pouco ou nada adiantam quanto à tipologia dos faróis. Em determinadas circunstâncias é possível obter alguma informação acerca da história deste ou daquele farol, mesmo de forma indirecta. É o caso do farol de *Leptis Magna*, contruído por Septímio Severo, mas que terá sido precedido por um mais antigo. Não cremos, todavia, que a inscrição que se achou

como reutilização tardia, entre os blocos da base, referindo uma vitória do procônsul Dolabela, no ano 21, tenha algo a ver com o farol primitivo, que teria inclusive uma localização diferente. Quanto aos elementos arquitectónicos decorados com temas marinhos, também encontrados no farol, é difícil atribuir-lhes uma origem segura⁵⁷.

As informações escritas nem sempre são suficientemente claras, dando lugar a muitas dúvidas quando se trata de definir a tipologia, ou mesmo, a existência de determinados monumentos. Um dos casos mais interessantes a propósito desta dificuldade de utilização de referências literárias é a do farol de *Gades* (Cádiz), cidade portuária de primeira ordem até meados do século III, quando entra em acelerada decadência⁵⁸. Nenhuma fonte da Antiguidade refere directamente a existência de um farol associado ao grande templo de Hércules, provavelmente construído numa zona da ilha gaditana de *Sancti Petri* cuja morfologia sofreu drásticas transformações desde o período romano, mas não faltam os testemunhos de autores islâmicos, alguns dos quais eram andaluzes e observadores directos do que ainda existia na época medieval, sempre relacionando o monumento com ajudas à navegação, com explícitas referências aos faróis da Corunha e de Alexandria, apesar de dedicarem muita atenção à estátua, seguramente de Hércules, que o coroava⁵⁹.

Na ausência de restos arqueológicos identificados a opinião dos investigadores dividiu-se entre os que defendiam a existência de um farol e aqueles que a negavam⁶⁰. Esta polémica durou até data recente, quando o achado em Cádiz, durante trabalhos de arqueologia urbana, de um grafito com a representação de um farol⁶¹, num contexto que não ultrapassa o século V, veio confirmar os relatos islâmicos, que lhe atribuem vários corpos, uma base quadrada e uma altura que podia atingir 80 metros, difícil de precisar devido a alguma divergência nos valores que indicam⁶². O grafito mostra uma estrutura em degraus, do tipo normal, mas com um número muito elevado de corpos, doze, no último dos quais arde a chama de sinalização

⁵⁷ D. B. Hague / R. Christie, p.4 ; Bartocchini, pp. 63-64. O primeiro farol pertenceria às obras de renovação do porto efectuadas no principado de Nero.

⁵⁸ Sánchez Terry, pp. 160-161. Por meados do século IV *Gades* está arruinada como centro urbano e económico: Avieno, *Or. Mar.*, 270-283.

⁵⁹ Sánchez Terry, p. 160.

⁶⁰ A. T. Fear, *The tower of Cadiz, "Faventia"*, 12-123, 1990-1991, p.199-211; S. Ordoñez Agulla, *El faro de Gades y las fuentes medievales*; "Actas do II Congresso Peninsular de História Antiga", Coimbra, 1993, pp. 247-277.

⁶¹ L. Cobos et alii, *Intervención arqueológica en el solar del antiguo tratro de Andalucía: La factoría de salazones y la representación gráfica del faro de Gades*, "Boletín del Museo de Cádiz", VII, 1995-1996, pp. 1215-132; A. Arévalo González, (Ed.), *Garum y salazones en el círculo del Estrecho*, Algeciras, 2004, pp. 264-265.

⁶² Sánchez Terry, pp. 160-161.

(Fig. 17). Nota-se também a representação de escadas em vários corpos do edifício, talvez não correspondendo a uma localização exterior, que nos parece muito difícil de aceitar numa estrutura deste tipo, mas aludindo aos acessos existentes no interior. Quanto à data da construção, ignorando a tradição que lhe atribui origem fenícia, talvez o silêncio de Plínio e de Pompónio Mela se deva atribuir, como sugere A.T. Fear⁶³, a uma edificação posterior a estes autores do século I. Considerando a devoção do imperador Trajano ao culto de Hércules Gaditano⁶⁴, é muito possível que o edifício tenha sido construído, ou reconstruído, por este governante de origem hispânica, do qual nos ficaram numerosos restos de imponentes obras públicas, inclusive de interesse portuário. Cremos, todavia, que será necessário, perante este testemunho, distinguir doravante entre o templo e o farol, tanto mais que as fontes islâmicas não se ocupam propriamente do templo, mas sim de uma estrutura monumental que suportava uma estátua de grandes dimensões, que designam como ídolo, destruída no século XII. A importância das fontes islâmicas para o conhecimento da Antiguidade fica, mais uma vez, plenamente comprovada no caso do farol de Cádiz.

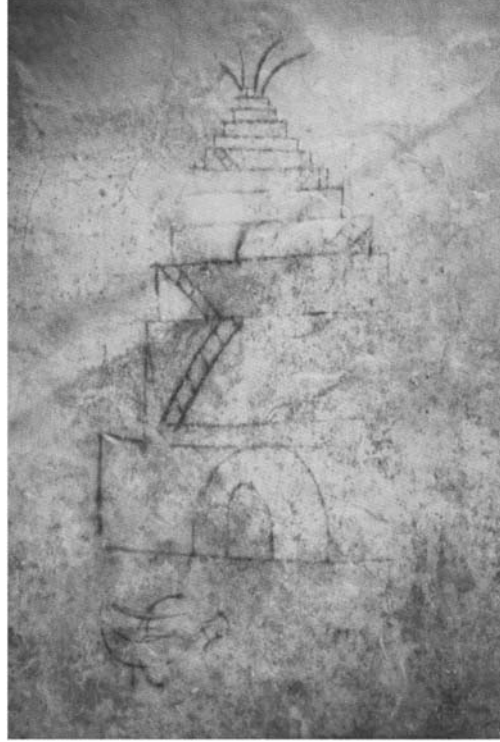


Fig. 17 – Grafito com a representação do farol de *Gades* (Cádiz)

As representações de faróis romanos, que por vezes são os únicos testemunhos da sua existência, também não estão isentas de problemas de interpretação. A iconografia conta com uma grande diversidade de contributos, monumentais ou humildes, de muito desigual valor estético e informativo. De uma maneira geral devemos considerá-los, independentemente da tendência romana para a

⁶³ Fear, pp. 201-202.

⁶⁴ A. García y Bellido, *Hercules Gaditanus*, "Archivo Español de Arqueología", XXXVI, 1963, p.70-153; P. Petit, *La paix romaine*, Paris, 1967, pp. 190-192.

representação realista, como um meio termo entre verismo e estilização condicionada por modelos que, respeitando o essencial, fantasiavam nos pormenores⁶⁵. Relevos, mosaicos, moedas, pinturas, grafitos, pedras de anel e lucernas facultam muitas representações de faróis, nalguns casos identificáveis, noutros impossíveis de relacionar com algum monumento conhecido. Mesmo em relação ao farol de Alexandria, aquele que conhece maior número de imagens, as divergências existem, como já vimos anteriormente. As dificuldades de identificação iconográfica dos faróis, quando não existe uma indicação clara da sua localização, foi posta em relevo por Michel Reddé, num importante artigo, muito útil apesar de redigido já há três décadas⁶⁶, e que vem completar ou corrigir, mais frequentemente trabalhos anteriores, especialmente a obra clássica de H. Thiersch, quase centenária mas ainda muito utilizada, frequentemente sem espírito crítico.

O grande farol à entrada do porto artificial de Óstia é um bom exemplo destes problemas, pois persistem dúvidas quanto ao seu aspecto real. No relevo conservado no Museu Torlonia (Fig. 18), o farol surge como uma imponente construção, aparentemente com cinco andares, ao passo que na maioria dos mosaicos e

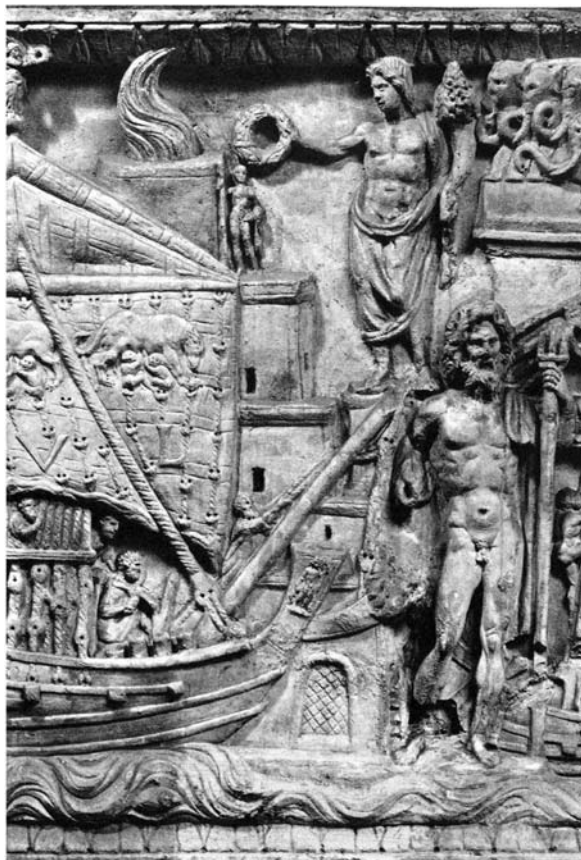


Fig. 18 – Relevo com a representação do grande farol de Óstia (Museu Torlonia, Roma)

⁶⁵ Um bom exemplo desta característica da arte romana é facultado pela comparação entre a arquitectura do anfiteatro de Pompeia e a representação do mesmo numa pintura actualmente conservada no Museu Nacional de Nápoles. Todos pormenores fundamentais estão correctos, sem que correspondam exactamente à realidade do edifício conservado: M. Wheeler, *Roman Art and Architecture*, Londres, 1964, pp. 119-120 (=Wheeler, Art).

⁶⁶ Reddé, *Phares*, pp. 845-847, 872.

⁶⁷ Meiggs, pp. 155, 158, pl. XX; Reddé, *Phares*, pp. 863-864.

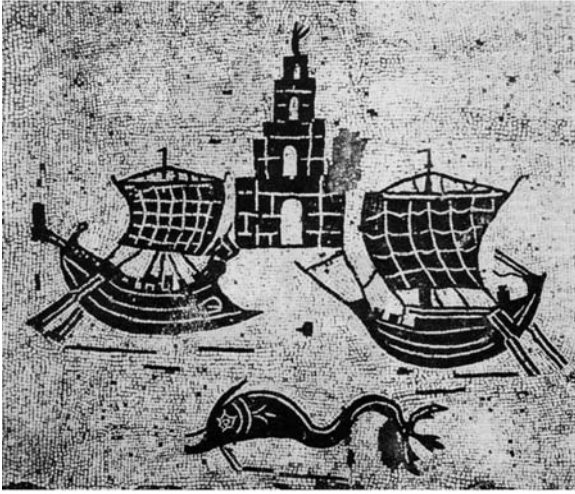


Fig. 19 – Mosaico do Forum das Corporações, em Óstia, mostrando um farol com quatro corpos – Relevo com a representação do grande farol de Óstia (Museu Torlonia, Roma)

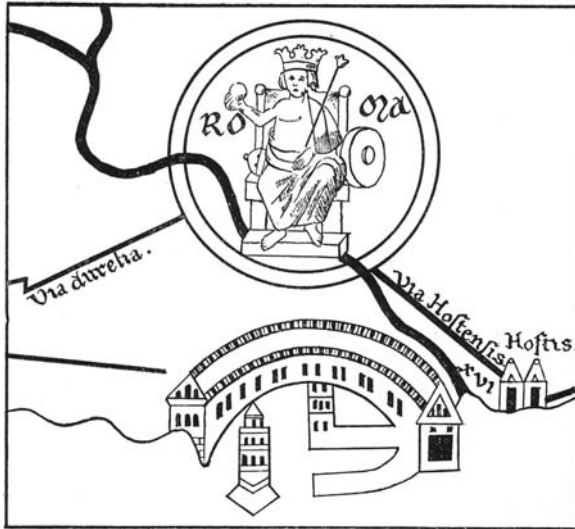


Fig. 20 – Os faróis de Óstia na vinheta da Tábua de Peutinger

relevos que com ele se relacionam não há mais de quatro andares (Fig. 19), decrescendo em dimensões em direcção ao topo e terminando num corpo circular, com o braseiro a céu aberto, bem visível, pormenor que corresponde ao que se vê no relevo⁶⁷. Sem esquecer o que de convencional existe neste tipo de representações e as modificações que os edifícios sofreram ao longo do tempo, parece-nos que se podem harmonizar, considerando que o primeiro corpo representado na base do farol é uma infra-estrutura de suporte, o que não deixa de ser sugerido pela vinheta do porto de Óstia na Tábua de Peutinger (Fig. 20). Infelizmente, o que ficou do farol, do qual ainda existiam restos significativos no século XV, pouco ou nada permite invocar a favor desta ou daquela interpretação⁶⁸. Nos mosaicos, verifica-se que a porta do farol se encontra ao nível do mar, o que, naturalmente, não é possível, sendo necessário que exista uma plataforma, não representada. Será essa estrutura que se pretendeu representar no relevo que referimos, o que conferiria ao conjunto cinco secções? Uma pintura de Pompeia mostra uma *villa* marítima construída sobre uma plataforma onde se abrem arcos ao nível do mar, tal como sucede também no farol de

⁶⁸ Meiggs, p. 149; O. Testaguzza, *Illustrazione dei porti di Claudio e Traiano e della città di Porto a Fiumicino*, Roma, 1970, pp. 121-127. Para uma actualização da obra de Meiggs: A. Zevi / A. Claridge, *“Roman Ostia” revisited*, Roma, 1996.

*Leptis Magna*⁶⁹, estrutura que poderá indicar algo semelhante existente no monumento de Óstia, onde sabemos que o navio que lhe serviu de sapata foi reforçado com outros elementos construtivos. Assim, a torre propriamente dita teria quatro corpos.

Outras representações em relevos são menos polémicas, como sucede com a representação, muito sumária, do farol de *Leptis Magna*, presente no arco honorífico de Septímio Severo daquela cidade africana, uma estrutura de base quadrada, com corpos sucessivamente menores (Fig. 21). Aparentemente falta-lhe a representação



Fig. 21 – Pormenor do arco honorífico de Septímio Severo, em *Leptis Magna*, com representação do farol

⁶⁹ S. Reinach, *Répertoire de peinture grecque et romaine*, Paris, 1922, p. 380, fig.4 ; Bartoccini, pp. 58-60, pl. XXXIII, 2.

do último andar, pelo que a restituição da lanterna feita por Bartocchini é apenas uma sugestão. Nem todos mosaicos de Óstia representam o farol deste porto, pois nas *stationes* do Forum das Corporações, agências representativas das cidades que tinham ligações regulares com Óstia e de grupos profissionais envolvidos nas actividades marítimas, se representam, como é lógico, estruturas relevantes de outros portos. No mosaico de *Misua*, cidade no Norte de África, perto de Cartago, surge uma torre robusta, com dois corpos bem definidos, mas de dimensões praticamente idênticas, e um invulgar coroamento de ameias. Esta representação levanta uma questão que não pode ser descurada, pois se afasta do tipo de representação habitual da maioria dos faróis, em degraus e com a fogueira iluminante no topo. Assim, como Michel Reddé propôs⁷⁰, julgamos que é necessário, na ausência de restos significativos destes prováveis faróis, emitir uma opinião cautelosa, ainda que a posição do referido investigador nos pareça por vezes demasiadamente radical, pelo que o edifício de *Misua* pode corresponder a uma torre monumental, estrutura muito representada em paisagens marítimas, sobretudo em pinturas e mosaicos.

Um mosaico de tema nilótico, achado na Vega Baja, perto de Toledo⁷¹, mostra uma interessante cena portuária, impossível, pelo menos por enquanto, de identificar como representação real de algum porto. Estaremos, possivelmente, perante a utilização artística fragmentada de cenas oriundas de um qualquer modelo perdido, provavelmente versão italiana de uma composição alexandrina. O que nos interessa neste belo mosaico é a representação do farol situado na extre-

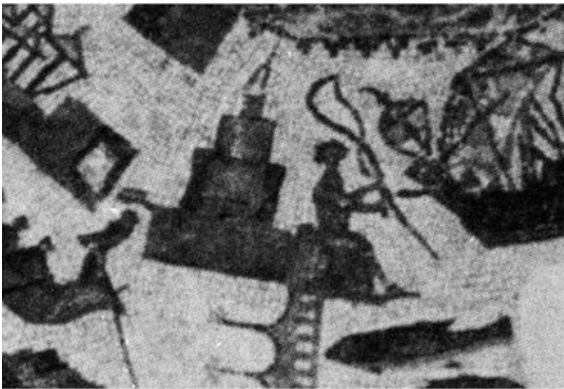


Fig. 22 – Pormenor do mosaico da villa romana de Vega Baja, Toledo, representando um molhe sobre arcada e um farol

mididade de um molhe sobre arcadas (Fig. 22), situação que não deixa de recordar a que existe no mosaico do Museu do Capitólio (Fig. 23), em Roma, onde uma torre, que consideramos ser um farol, se ergue na extremidade de um molhe do mesmo tipo, o qual é particularmente numeroso na Campânia⁷². Teremos no mosaico hispânico uma versão italiana do dique

⁷⁰ Reddé, p. 847.

⁷¹ J. M. Blazquez, *Corpus de Mosaicos de España*, V, Madrid, 1982, pp. 33-36, lám.16.

⁷² P. A. Gianfrota, *Harbor structures of the Augustan Age in Italy*, “Caesarea Maritima. A Retrospective After Two Millenia”, Leida, 1996, p.75-96; No mosaico nilótico de Preneste, excelente cópia romana de inícios do século I a.C. de um original alexandrino, está representada uma estrutura que parece corresponder a um terraplano ou molhe sobre arcos: D. Strong, *Roman Art*, New Haven, 1995², p. 72.

que ligava Alexandria à Ilha de Pharos, ou, pelo contrário, a cena pretende representar o farol de Óstia, que aqui surgiria com os quatro corpos habituais, e o molhe direito do grande porto italiano? Não existindo qualquer legenda no mosaico, abre-se o caminho a toda uma série de hipóteses inconsequentes, a evitar, salvaguardando a evidente relação com estruturas itálicas da representação do farol e do molhe. No mosaico está também representada uma torre que recorda a torre do mosaico de *Misua*, no Forum das Corporações, em Óstia, cujas ameias ocorrem igualmente numa pintura truncada achada em *Taposiris Magna (Abusir)*, no Egípto, talvez representando um farol.



Fig. 23 – Mosaico romano com representação de um farol e de um molhe sobre arcada (Museu do Capitólio, Roma)

A numismática fornece também ao investigadores diversas pistas para o estudo dos faróis, ainda que grande parte deste informação se circunscreva, como já tivemos oportunidade de referir, a um pequeno número de faróis. Para além dos monumentos que, por razões políticas e económicas, surgem com frequência nas emissões monetárias da época romana, as moedas permitem conhecer o aspecto, com todas as reservas que este tipo de representação aconselha, de vários faróis menos famosos. Assim acontece com moedas de *Laodicea* (Lataquié), na Síria, que mostram um farol de planta circular, pouco vulgar na Antiguidade, com dois corpos e uma base, dominado por uma estátua monumental, sobre o primeiro corpo ou no topo (Fig. 24), representado em diversas emissões, de Domiciano a Septímio Severo⁷³. Da mesma forma conhecemos outros faróis, como o de *Aegeae*, na antiga Cilícia, ou ainda o de *Caesarea Germanica*, na Bitínia, e o de *Heraclaea Pontica*, ambos na costa turca do Mar Negro. A vantagem das representações numismáticas de faróis é a de que se pode identificar a sua localização, contrariamente ao que sucede, por exemplo, com a sua presença em mosaicos ou em lucernas, nas quais

⁷³ H. Seyrig, *Antiquités Syriennes: le phare de Laodicée, "Syria"*, 1952, p.54-59; Reddé, *Phares*, pp. 860, 865, 872.



Fig. 24 – Moeda de Domiciano com representação do farol de *Laodicea*

os temas portuários foram muito vulgares, não sendo fácil relacioná-los directamente com um porto conhecido⁷⁴.

Os vidros também conservaram imagens de faróis, poucos, como o vaso encontrado em Begram, no Afeganistão, com o farol de Alexandria, ou os frascos destinadas aos viajantes, como lem-brança, com a representação estilizada dos principais monumentos de *Puteoli*, no Golfo de Nápoles, entre os quais está indicado o *faros*⁷⁵. Não queremos terminar esta rápida referência à importância da iconografia para o estudo dos faróis romanos, capaz ainda de produzir surpresas agradáveis, como a da descoberta do

grafito com o esboço do farol de Cádiz, sem incluir nas fontes disponíveis as vinhetas da Tábua de Peutinger, a que já aludimos a propósito do farol do *Portus Augusti*, em Óstia, mas onde encontramos figurados três outros faróis, o de Alexandria, o de *Byzantium* (Istambul) e o de *Chrysopolis* (Uskudar), os dois últimos situados de cada lado do Bósforo. O símbolo usado é idêntico para os faróis de Alexandria e de *Chrysopolis*, enquanto o de Bizâncio é coroado por uma estátua⁷⁶. Como é evidente, o valor destas vinhetas, numa cópia medieval de um mapa viário romano do século III, deve ser considerado com toda a cautela, pois podem limitar-se apenas a símbolos convencionais, como sempre foi habitual na cartografia de todas as épocas.

Deixamos para o fim, pela sua importância como fontes directas, ainda que em número infelizmente reduzido, os vestígios arqueológicos de faróis romanos. As ruínas destas estruturas conservaram-se mal, sobretudo quando construídas muito

⁷⁴ G. Ch.-Picard, *Pouzzoles et le paysage portuaire*, “*Latomus*”, XVIII, 1959, 23-51; J. Deneuve, *Lampes de Carthage*, Paris, 1969, p. 212, pl. XCV.

⁷⁵ J. Ferguson, *A herança do helenismo*, Lisboa, 1973, p. 29; S. E. Ostrow, *The topography of Puteoli and Baiae on the eight glass flasks*, “*Puteoli*”, III, 1979, p. 77-140. A existência de um farol no local agora ocupado pelo castelo de Baia parece-nos possível, mas colocaria três faróis muito próximos, *Puteoli*, *Baiae* e *Misenum*, se acaso fossem contemporâneos.

⁷⁶ A. Levi / M. Levi, *Itineraria Picta*, Roma, 1967, pp. 126, 211; L. Bosio, *La tabula Peutingeriana – Una descrizione pittorica del mondo antico*, Rimini, 1983, pp. 111-113.

perto do mar, mas não foi só esta circunstância que fez desaparecer muitos vestígios de faróis, pois temos informação sobre muitas ruínas que sobreviveram séculos ao desaparecimento do mundo romano, perdendo-se, nalguns casos, em datas recentes, frequentemente devido à acção humana e não por causas naturais⁷⁷. Desta forma, são poucas as ruínas de faróis, seguramente interpretadas como tal, actualmente existentes. Estamos certos, porém, que o estudo renovado de muitos sítios portuários do mundo antigo, sobretudo no Mediterrâneo, não deixará de contribuir para reforçar a lista e aumentar o que se conhece sobre a arquitectura dos faróis e sobre as técnicas de construção dos mesmos. Conhecida a grande densidade da farolagem na Itália e na zona oriental do Império, por razões que se relacionam com o maior grau de urbanização e de actividade marítima nessas regiões durante a Antiguidade, não deixa de ser curioso verificar que dois dos testemunhos mais importantes do ponto de vista arqueológico, se encontram no litoral atlântico europeu: o farol da Corunha e o de Dover. Na área mediterrânea as ruínas mais interessantes de um farol romano são as de *Leptis Magna* (Lebda), na Líbia, cuja cuidadosa escavação e meticulosa publicação constitui, ainda hoje, um modelo de intervenção arqueológica.

Analisemos rapidamente estes três importantes testemunhos da arquitectura de utilidade pública romana, começando pelo farol líbio. O porto da cidade de *Leptis Magna* foi completamente renovado pelo imperador Septímio Severo, natural desta urbe norte-africana. A renovação do porto, testa de ponte do comércio saariano, incluiu a construção de um novo farol, sobre o molhe esquerdo (Fig. 25), e de uma torre no molhe direito, facto que chama a atenção para o cuidado a ter na classificação das ruínas de torres, registadas em instalações portuárias, como faróis, principalmente quando muito destruídas. A equipa de Bartoccini teve dificuldade em reconstruir os andares superiores do farol. A torre, escalonada, teria uns 50 metros de elevação, encontrando-se muito destruída, não ultrapassando cerca de 11 metros a parte conservada, com excepção da estrutura que a suportava, cuja planta cor-responde a um quadrado com perto de 22 metros de lado. sobre a base levantar-se-iam três corpos, o último dos quais correspondia à lanterna, reconstituída dubitativamente por Bartoccini sob a forma de um monóptero, no interior do qual ardia o braseiro de iluminação.

Uma cuidadosa recuperação dos materiais encontrados no local possibilitou delinear o aspecto geral do farol (Fig. 26), cujos diferentes andares, à excepção do último, tinham idêntica planta, subdivididos em três câmaras paralelas, de cober-

⁷⁷ Assim terá sucedido, por falta de manutenção, com o farol de Boulogne, que sobreviveu até ao século XVII, com os restos do farol de Óstia, que ainda se conservavam, apesar de despojados, por altura da visita de Sixto IV, em 1483. Finalmente, os restos das torres (faróis?) à entrada do porto interior de *Centumcellae* (Civitavecchia) sobreviveram até aos bombardeamentos da Segunda Guerra Mundial.



Fig. 25 – Ruínas do farol de *Leptis Magna* (Foto R. Bartoccini)

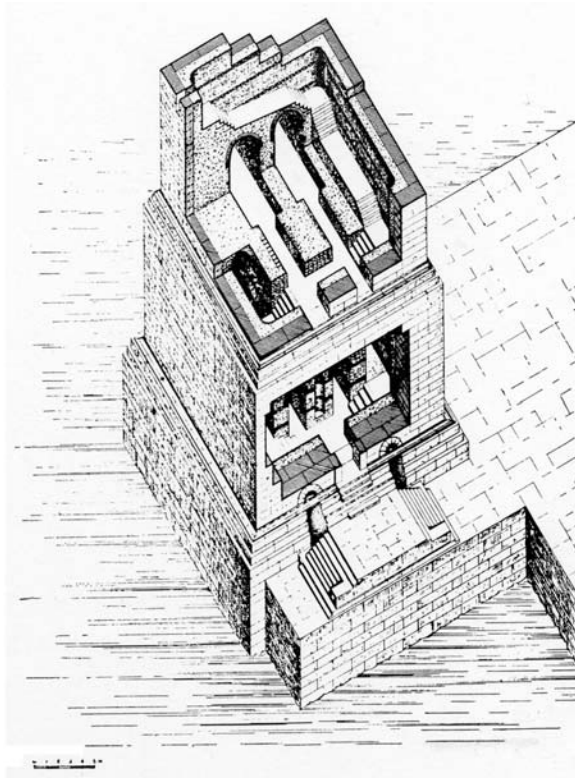


Fig. 26 – Reconstituição da estrutura do farol de *Leptis Magna*, segundo Bartoccini

tura abobadada, correndo ao longo da parede interior principal uma escadaria que permitia o transporte de combustível para a lanterna, servindo as salas de alojamento do pessoal e de armazenamento de combustível (Fig. 26). No primeiro e no segundo andar existiam grandes janelas com a forma de portas rematadas em arco, com 4,50 metros de altura no primeiro corpo e 3,10 metros no segundo. A estrutura interna do farol foi construída essencialmente com betão e tijolo, cabendo a pedra aos paramentos exteriores. O acesso fazia-se por uma escadaria, a partir do molhe⁷⁸.

O único farol romano que continua em funcionamento, apesar de muitas transformações, é o farol de *Brigantium* (Corunha). Construído por *G. Sevius Lupus* nos finais do século I, de acordo com os dados obtidos pelas escavações que tiveram lugar há alguns anos em torno da estrutura⁷⁹, o farol tinha a forma de uma enorme torre, terminada por um corpo circular onde ardia o combustível que garantia a iluminação. Houve alguma polémica quanto ao aspecto original do farol, pretendendo alguns in-

⁷⁸ Bartoccini, pp. 58-64, tav. XXVII-XXXVII.

⁷⁹ J. Naveiro López, *Arqueologia urbana en A Coruña y definición del asentamiento romano*, “La Ciudad y el Mundo Urbano en la Historia de Galicia”, Santiago de Compostela, 1988, pp. 39, 45-46; F. P. Losada, *Entre a cidade e a aldea*, “Brigantium”, 13, 2001, pp. 131-133.

vestigadores que existia uma rampa exterior, muito estreita, para permitir o acesso à lanterna. Tal solução, inviável considerando as condições locais, com fortíssimas ventanias frequentes, foi posta de lado, definitivamente, depois do estudo do farol levado a cabo por Th. Hauschild, que provou a existência de um muro envolvente desaparecido, pelo que a rampa existiu no interior (Fig. 27), como é normal⁸⁰. A escavação confirmou a presença do muro exterior, não havendo dúvidas quanto à existência da rampa, cujos traços se conheciam através da iconografia da Idade Moderna (Fig. 28), mantendo-se a memória da mesma no paramento que o farol

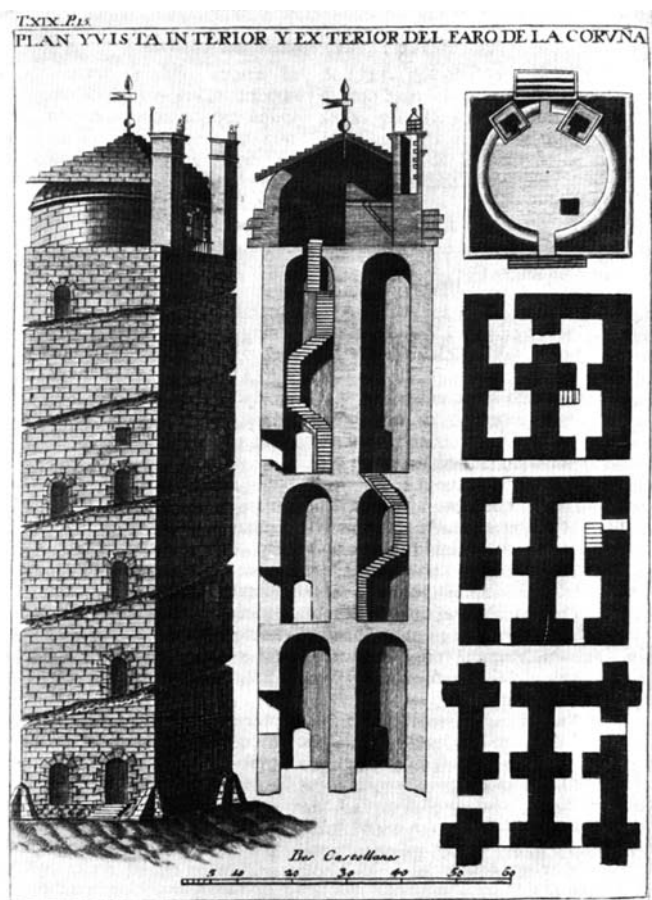


Fig. 28 – Proposta da reconstituição da estrutura do farol da Corunha, segundo Th. Hauschild

⁸⁰ Th. Hauschild, *Der römische leuchtturm von La Coruña (Torre de Hércules). Probleme seine rekonstruktion*, " Madrider Mitteilungen ", 17, 1976, p.239-257; S. Hutter / Th. Hauschild, *El faro romano de La Coruña*, Corunha, 1991, p.39-42, 93-97; L. C. Zoreda / P. L. González-Moro, *El faro de La Coruña, llamado la Torre de Hércules*, "Hispania. El Legado de Roma", Madrid, 1999, pp. 505-509.

recebeu em 1791, quando dos grandes trabalhos conduzidos por Eustaquio Giannini que lhe conferiram o aspecto actual.

Grande parte da estrutura romana sobrevive no interior da torre, até uma altura de 34 metros (Fig. 29). Tem planta quadrada, com 10 metros de lado, e conta com três andares abobadados, o último dos quais, maior que os dois primeiros, é de construção menos cuidada. Estes andares atingiriam originalmente, com o corpo circular que albergava a chama, uns 40 metros, o que a colocaria, atendendo à cota a que se encontra o farol, a cerca de 97 metros acima do nível do mar. O aparelho no interior é de *opus incertum* e alvenaria de granito, conservando-se entaipados grandes lucernários e portas que abririam sobre a rampa. A destruição desta deve ter-se verificado no século XVI, quando o farol, desactivado, foi utilizado como pedra para construir o forte de Santo Antão, na Corunha⁸¹. Como é normal, não se conhece a última secção do farol, que um desenho do século XI, sugere ser uma estrutura circular, com um diâmetro de uns 22 pés romanos, cerca de 6,50 metros, coberta de abóbada e com uma abertura⁸². Tradicionalmente conhecido como Torre de Hércules, através das lendas desta figura mitológica o relacionam com o farol de Cádiz as fontes islâmicas. A construção do farol da Corunha não pode atribuir-se ao mesmo período da edificação do forum de *Aeminium*, de datação júlio-cláudia, cerca de meio século anterior à cronologia que se admite para a torre da Corunha⁸³.

A edificação do farol em *Brigantium* justifica-se por se tratar de um ponto de grande importância para a navegação romana, de cabotagem e de longo curso, nomeadamente após a conquista da Britânia. A zona caracteriza-se por problemas náuticos complexos, sobretudo em relação aos ventos convenientes para aportar,



Fig. 29 – Aspecto interno do aparelho construtivo do farol da Corunha

⁸¹ Sánchez Terry, p. 152, 175.

⁸² Sánchez Terry, p. 156 ; S. Hutter / Th. Hauschild, p. 95.

⁸³ P. Carvalho, *O forum de Aeminium*, Lisboa, 1998, pp. 177-184.

o que obrigaria os navios a aguardar ao largo durante a noite, circunstância que desde logo justifica a edificação do farol⁸⁴. A mais antiga referência ao monumento é de Paulo Orósio, no século V: *Secundus angulus circium intendit, ubi Brigantia Gallaeciae civitas sita altissimum farum et inter pauca memorandi operis ad speculam Britanniae erigit*⁸⁵.

Em *Dubrae* (Dover), na Inglaterra, existiram dois faróis, persistindo ainda ruínas importantes de um deles⁸⁶, em parte por ter sido reutilizado como torre de uma igreja medieval no castelo da cidade (Fig. 30), em *Castle Hill*. É uma estrutura de base poligonal, com oito lados, construída internamente com betão, na parte superior da estrutura conservada tipo *opus signinum*, com paramento de pedra, interrompido de sete em sete fiadas por uma faixa de tijolo, característica do *opus mixtum* numa fase de desenvolvimento. Os pavimentos eram de madeira, não sobrevivendo vestígios do sistema de acesso à lanterna. O farol tinha uma porta arqueada e janelões do mesmo tipo, mantendo-se a construção romana ainda até uma altura de perto de 12 metros. A torre tinha oito corpos escalonados, sendo o térreo mais alto que os restantes (Fig. 31). O modelo deste farol recorda o do farol de Boulogne, servindo os dois para apoiar a navegação nocturna no Canal da Mancha, entre a Gália e a Britânia. A data da sua construção deve corresponder à segunda metade do século I, quando Dover se torna um importante porto estratégico no cenário da ocupação do território britânico. Do sistema de iluminação nada se pode conhecer, repetindo-se neste caso a irritante ausência de testemunhos que existe na maioria dos casos.

Do farol de *Gesoriacum* (Boulogne), base naval da *Classis Britannica*⁸⁷, escavaram-se há alguns anos os restos dos alicerces, com resultados que confirmam as dimensões atribuídas anteriormente e sugerem obras de restauro no século II, ainda que os textos ou a numismática nada refiram a este propósito. Suetónio deixou-nos uma breve alusão às condições da construção do farol de Boulogne, levantado por Calígula no âmbito de um retorno falhado à política de expansão romana na Britânia: *Em comemoração da sua vitória, mandou erguer uma alta torre, onde deviam cintilar luzes durante a noite, como as de um farol, para iluminar a rota dos*

⁸⁴ G. C. García, *Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico*, “Guerra, Exploraciones y Navegación del Mundo Antiguo a la Edad Moderna”, Corunha, 1994, p.79-87; M. Santa Cruz, *El puerto de Brigantium y la navegación romana en el Atlántico Norte*, “Gijón Puerto Romano. Navegación y Comercio en el Cantábrico Durante la Antigüedad”, Barcelona, 2003, p.212-133. Curiosamente, a construção do farol parece corresponder ao período em que as actividades marítimas terão sofrido alguma diminuição.

⁸⁵ Orósio, *Hist.*, I, 2, 33.

⁸⁶ Wheeler, *Lighthouses*, pp. 29-39; B. D. Hague / R. Christie, p. 7; Sánchez Terry, p. 34.

⁸⁷ Starr, *Navy*, p.152-153; G. Charbonneau, *Le port romain de Boulogne-sur-Mer*, “Archéologie”, 131, 1979, pp. 6-9; J.-Y. Gosselin et alii, *Boulogne antique. Essai de topographie urbaine*, “Septentrion”, 6, 25, 1976, pp. 6-15.



Fig. 30 – Estado actual do Farol de Dover, em Castle Hill

*navios*⁸⁸. Das descrições do farol elaboradas antes da sua derrocada, bastante meticolosas⁸⁹, podemos considerar que teria uns 60 metros de altura e cerca de 19 metros como diâmetro da base, contando com doze pisos, divididos interiormente por câmaras abobadadas, com uma galeria exterior na qual se abriam janelões virados a norte (Fig. 32). Com excepção da planta e do sistema de corpos escalonado, as descrições modernas do farol de Boulogne recordam uma estrutura parecida com a que existiria inicialmente na Corunha.

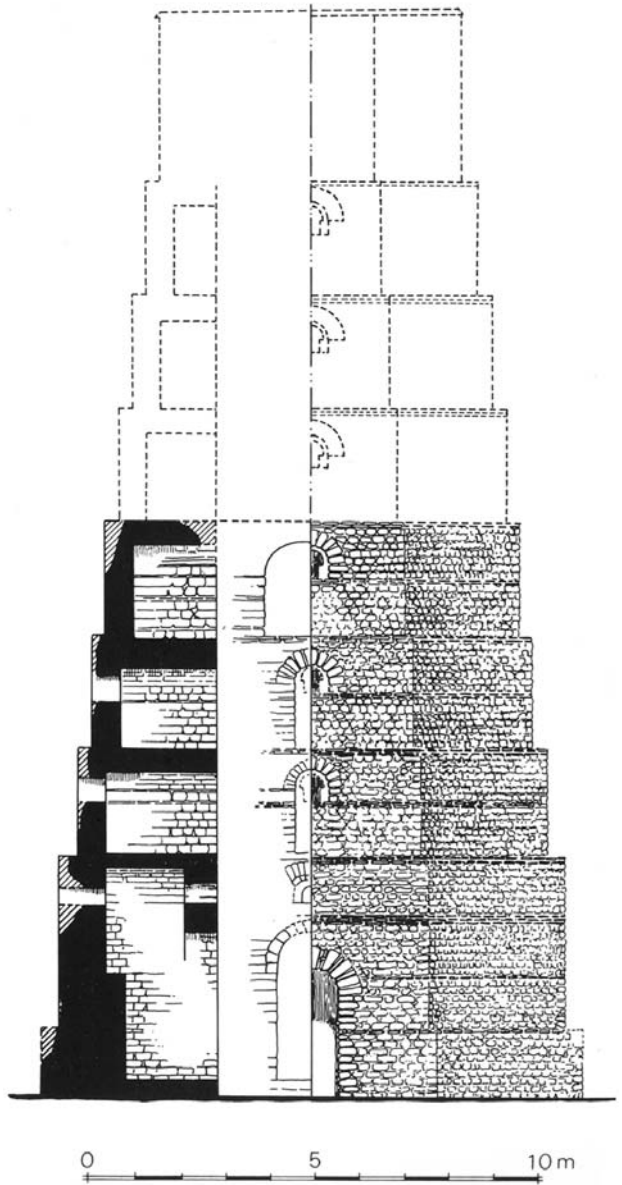


Fig. 31 – Reconstrução do farol de Dover, segundo M. Wheeler

⁸⁸ Suetónio, *Gaius*, p. XLVI.

⁸⁹ Besnier, p.431; F. d'Erce, pp. 89-96.

Apesar da informação relevante, de todos os tipos, actualmente existente, subsistem muitas interrogações acerca de aspectos técnicos concretos do funcionamento dos faróis. Um dos mais gravosos, como já vimos, é o desconhecimento da forma como funcionavam os sistemas de iluminação. É evidente que muitos deles, se não a maior parte, era muito simples, resumindo-se a uma grande bacia ou estrutura semelhante onde se acendia um braseiro a céu aberto. Um mosaico de Óstia mostra claramente esta solução (Fig. 33), sem que possamos afirmar tratar-se do grande farol deste porto, o que é bem possível, solução mantida ao longo dos séculos, praticamente até à Revolução Industrial⁹⁰. Como as representações antigas de faróis não são susceptíveis de facilitar a solução deste problema, e a arqueologia experimental ainda não procurou resposta para o mesmo, estamos limitados a sugestões mais ou menos prováveis, ditadas pelo nosso conhecimento da tecnologia antiga, mais evoluída do que normalmente acreditamos. A total destruição das coberturas dos faróis, mesmo naqueles cuja torre sobreviveu mais ou menos intacta, excepcionais, não permite traçar grandes explicações. Se a base da iluminação era, sem dúvida, uma grande fogueira, também é verdade que a projecção da luz podia contar com mecanismos ópticos que a ampliassem. Tal sucedeu, sem dúvida, no farol de Alexandria, pelo menos na época romana.

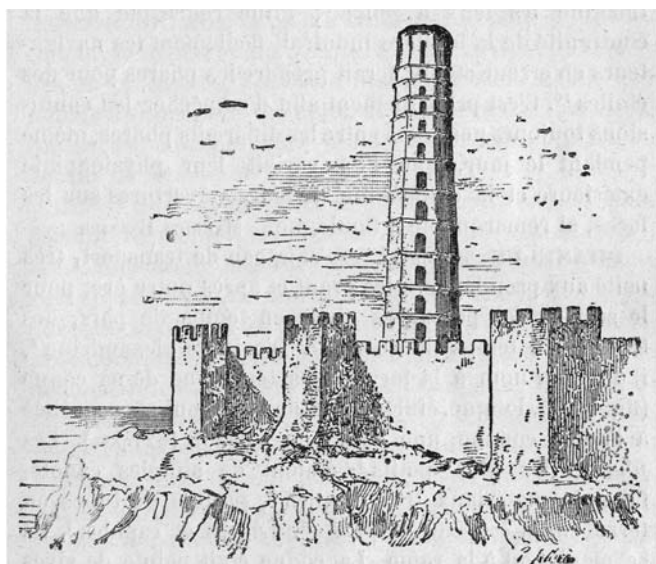


Fig. 32 – O farol de Boulogne-sur-Mer (Bolonha) numa reconstituição do século XIX inspirada em documentação anterior

⁹⁰ Reddé, *Phares*, p.868 ; Sánchez Terry, p.73-76 ; L. F. Pearson, *Lighthouses*, Princes Risborough, 1995, pp. 17-20.

O recurso a sistemas de iluminação artificial no mundo romano, onde algumas cidades tiveram as suas grandes ruas iluminadas, não é uma novidade, pois sabemos, por exemplo, que Domiciano, pelos finais do século I, deu jogos nocturnos em Roma, o que obriga a reconhecer a utilização de eficientes meios de iluminação a distância, sobre os quais, infelizmente, as fontes nada dizem⁹¹, podendo assemelhar-se às utilizadas nalguns dos principais faróis da época, concentrando o feixe luminoso através de vários espelhos metálicos côncavos, o que os inseriria, a ser assim, na categoria dos faróis catóptricos.

É possível que alguns faróis tivessem luzes direccionais, ainda que tal hipótese levante problemas de difícil solução e alguns inconvenientes, se acaso a luz só fosse visível numa determinada posição. No caso de assim ter acontecido, a lanterna devia ser fechada, a menos que um sistema de luzes combinados, uma das quais só seria visível quando o rumo do navio coincidissem com o canal de acesso ao porto. Talvez o farol da Corunha possuísse uma lanterna deste tipo, indicando o canal de entrada livre de baixios que permitia ganhar o porto de *Brigantium*⁹². A orientação das aberturas no farol de Boulogne poderá também reflectir a existência de um sistema direccional, por enquanto impossível de confirmar. Mais fácil de admitir, embora também exigindo soluções técnicas complicadas, é a construção de faróis



Fig. 33 – Representação do topo de um farol, com o braseiro ao ar livre, num mosaico de Óstia que sugere a utilização da lenha como combustível

⁹¹ Suetónio, *Dom.*, IV. Não cremos possível que a iluminação com archotes, referida no texto, fosse suficiente para uma visibilidade aceitável.

⁹² S. Hutter / Th. Hauschild, p. 38.

com luzes intermitentes, como parece indicar uma passagem de Plínio-o-Antigo a propósito das luzes fixas poderem induzir os navegantes em erro, por confusão com estrelas⁹³.

Os combustíveis utilizados na iluminação variavam consoante a zona onde o farol estava situado. Segundo alguns investigadores, no farol de Alexandria, por exemplo, só na época romana se teria começado a usar a lenha resinosa, em substituição do betume ou de substâncias semelhantes, abundantes na região. O azeite e outras gorduras foram seguramente utilizadas. O fumo produzido pela combustão serviria de sinal para a navegação diurna. Este tipo de combustíveis foi utilizado até muito tarde na iluminação dos faróis. A necessidade de armazenar grandes quantidades terá levado a usar as múltiplas salas das torres como armazéns, ainda que os faróis, provavelmente, pelo menos no que toca à maioria, só estivessem iluminados durante o período normal da navegação, o que de alguma forma limitava os inconvenientes produzidos pela chuva e ventania sobre as fogueiras ao ar livre. O transporte dos combustíveis também criava alguns problemas práticos, quer pelas quantidades necessárias, o que se reflecte no mosaico ostiense dos *naviculariorum lignariorum*, fornecedores de lenha para combustão, organizados profissionalmente, no qual se mostra a estrutura de queima do farol numa perspectiva cavaleira, invulgar nesta iconografia. Embora o recurso a escadas e rampas, por vezes com bastante inclinação, que em *Leptis Magna* atingia 13,2%, nos faróis muito altos o combustível pode ter atingido o último piso através de um sistema de guinchos, ou mesmo de elevadores internos, como se conhecem em certas estruturas de armazenamento, caso dos *horrea* de Óstia ou do criptopórtico de Narbona, só para indicar duas situações comprovadas pela arqueologia.

Algumas palavras sobre a tipologia dos faróis, sintetizada há anos, no artigo de Michel Reddé que já referimos várias vezes⁹⁴. No essencial, em termos de planta, distribuem-se por três grandes grupos: faróis de planta quadrada, faróis de planta poligonal e faróis de planta circular, bastante menos numerosos. Uma vez que nos debatemos com falta de informação sobre faróis que poderão ter constituído modelo para outros e sobre a cronologia de muitos outros, é recomendável muita prudência nas generalizações de *Idealtypen*. Parece-nos haver alguma tendência para que os faróis de planta poligonal tenham conhecido alguma voga no início do Império, talvez por influência da arquitectura castrense da época de Augusto e dos imperadores júlio-cláudios⁹⁵, que conta com testemunhos particularmente significativos (Fig. 34). Os faróis de planta quadrada ou sobre o quadrado parecem posteriores, cremos, cabendo alguns dos mais importantes aos séculos II e III, o que não

⁹³ Plínio-o-Antigo, *N. H.*, XXXVI, 12, 18.

⁹⁴ Reddé, *Phares*, pp. 848-854.

⁹⁵ Wheeler, *Art*, pp. 44-46.



Fig. 34 – Reconstituição da estrutura do farol de *Leptis Magna*, segundo Bartocinni

significa, como é lógico, que não tenham existido outros mais antigos, sobretudo se considerarmos o farol de Alexandria como modelo fundamental de todos eles. Não concordamos, porém, com a ideia de Reddé que considera os faróis poligonais uma variante própria da região setentrional do Império onde foram construídos⁹⁶. Se assim fosse seria difícil de explicar o farol de planta octogonal construído no porto de *Caesarea* (Cherchel), na Mauritânia, escavado nos finais dos anos 50 do século passado por J. Lassus, farol que atingiria uns 36 metros de altura, com um diâmetro na base de 18 metros, estrutura cuja cronologia parece corresponder também ao início do século⁹⁷.

A nossa comunicação trata, igualmente, das balizas construídas nos portos romanos, e entende-se por porto romano todo aquele em que houve intervenção da engenharia romana, independentemente da sua localização geográfica, como auxílios à

navegação diurna. Referimos já, de passagem, o problema da identificação das torres existentes em elevado número nos portos, sobretudo à entrada da barra ou do canal de acesso⁹⁸, com muita frequência consideradas como faróis, mas que serviriam muitas vezes de torres de sinalização, como a que está representada num mosaico tunisino de Chot-Maria⁹⁹. Uma moeda de Messina, na Sicília, cunhada por Sexto Pompeio em 35 a.C., mostra uma estrutura turriforme, circular, sobre a qual

⁹⁶ Reddé, *Phares*, p. 862.

⁹⁷ J. Lassus, *Découvertes récentes à Cherchel*, “Comptes Rendus de l’Académie des Inscriptions”, 1959, pp. 215-225; Ph. Leveau, *Caesarea de Maurétanie. Une ville romaine et ses campagnes*, Roma, 1984, p. 48.

⁹⁸ Vitruvius, *De Arch.*, V, 13. Este tipo de torres foi identificado em muitos portos, como, por exemplo, o de Apolónia, na Líbia, neste caso à entrada da bacia interior, de uso militar: A. di Vita et alii, *Libia Antigua*, Barcelona, 1999, p. 230.

⁹⁹ G. Ch.-Picard, *La civilisation de l’Afrique romaine*, Paris, 1959, p. 85.

se levanta uma estátua de Neptuno (Fig. 35), construção que não deve ser considerada como um farol, antes correspondendo a uma torre monumental, provavelmente destinada a auxiliar a navegação no Estreito de Messina¹⁰⁰. Estas balizas tinham muitas formas, umas mais funcionais que outras. Parece não haver dúvidas actualmente quanto ao facto do Colosso de Rodas funcionar como uma grande baliza diurna indicando a entrada do porto de Rodas, excluindo a sua utilização, directa ou indirecta, como farol. Por isso, não nos devemos admirar do facto de nos grandes portos, e também noutros de mediócrees dimensões e reduzida actividade¹⁰¹, ter havido largo recurso a estátuas monumentais como balizas. Vimos já a importância atribuída à estátua de Hércules em Cádiz, ou o relevo atribuído na moeda de Nero que representa o *Portus Augusti* em Óstia, a uma estátua que estaria colocada no farol, a qual tem dado origem a largas discussões que a escavação dos restos do monumento não permitiu resolver.



Fig. 35 – Moeda de Sexto Pompeio representando o monumento de Messina

Muitos destes monumentos, que existiam em grande número nos portos monumentais, tinham uma função alegórica e decorativa, como é claro, mas a alguns deles foi atribuída uma função prática, inclusive em portos de grande movimento e com várias bacias, como tantos da época romana. Podemos invocar, como testemunhos contemporâneos, a Estátua da Liberdade, em Nova Iorque, onde funcionou o primeiro farol eléctrico dos Estados Unidos, ou o austero Chanceler Bismarck, no porto de Hamburgo¹⁰². Dois monumentos construídos na Itália por

¹⁰⁰ G. Fuchs, *Architekturdarstellungen auf römischen Münzen der Republik und der frühen Kaiserzeit*, Berlim, 1969, pp. 34-35.

¹⁰¹ Recordamos a estátua de madeira, com 3,05 metros de altura, encontrada entre os vestígios do porto lacustre romano de Genebra, representando provavelmente o deus Silvano: A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, II,2, Paris, 1934, p.568-569. Sobre os monumentos portuários: Marina Pensa, *Moli, fari e pescatori: la tradizioni iconografica della Città portuale in età romana*, "Rivista di Archeologia", XXIII, 1999, pp. 94-130 (fundamental).

¹⁰² Sánchez Terry, p.77-78. A propósito do monumento de Hamburgo, e como exemplo do impacte moral que as poderosas estátuas deste tipo exerciam sobre os que as viam, lembramos o poema de Richard Dehmel intitulado *Festival Portuário*: H. Gollwitzer, *O imperialismo europeu*, Lisboa, 1969, pp. 72-73, 156.

Trajano exemplificam bem a dupla função, simbólica e utilitária, deste tipo de construções. Referimo-nos às duas colunas com 19 metros de altura levantadas no porto de *Brundisium* (Brindes), na extremidade da Via Ápia Trajana, e o arco honorífico levantado por este imperador no limite do molhe do porto de Ancona, numa posição muito elevada e visível a grande distância no mar e em terra (Fig. 36). Como ainda sucede na actualidade, outras construções ou acidentes naturais serviam de orientação aos navegantes, permitindo-lhes estabelecer ou corrigir a rota, como acontecia com o templo de Júpiter Anxur, em Terracina, construído numa posição muito elevada, sobre um promontório de rochas claras, visíveis a longa distância no mar. Numa conhecida pintura de *Stabiae*, hoje no Museu Nacional de Nápoles, que se pensa representar o porto de *Puteoli*¹⁰³, existe um rochedo, quase em frente ao célebre molhe sobre arcada, sobre o qual se levanta uma estrutura de forma cónica (Fig. 37), que cremos ser uma baliza portuária. Com efeito, grande parte delas teria este aspecto, perdendo-se ao longo do tempo o seu conhecimento, por destruição ou má interpretação dos vestígios eventualmente registados. Na Gália, em *Forum Iulii* (Fréjus), que no início do Império foi uma grande base naval da frota romana, antes da transferência para Miseno, o canal de acesso ao porto, hoje totalmente assoreado e atravessado pela linha férrea, era indicado aos navegantes por uma grande construção maciça, de base semi-circular, sobrepujada por um corpo hexa-

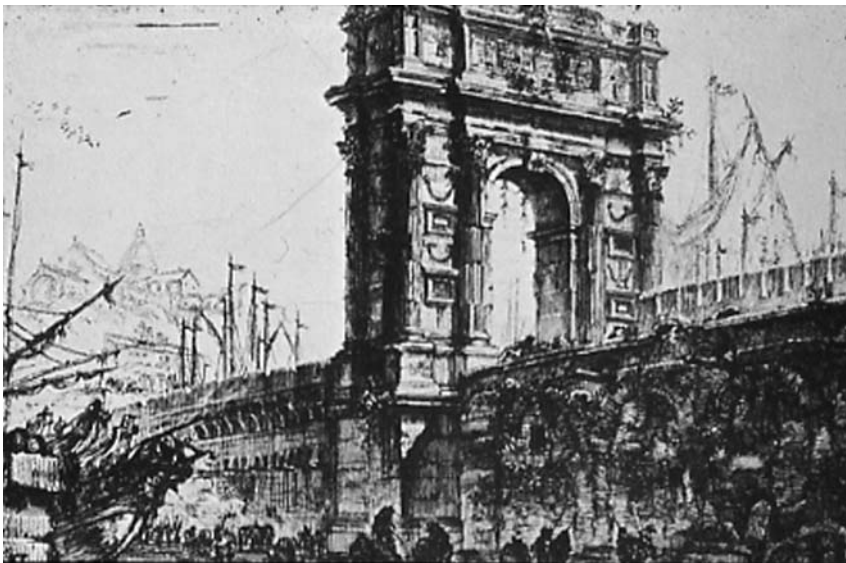


Fig. 36 – O arco honorífico de Ancona numa gravura de G. B. Piranesi

¹⁰³ Wheeler, *Art*, p.156, 197, 199; M. Pensa, pp. 94-95, fig. 1.

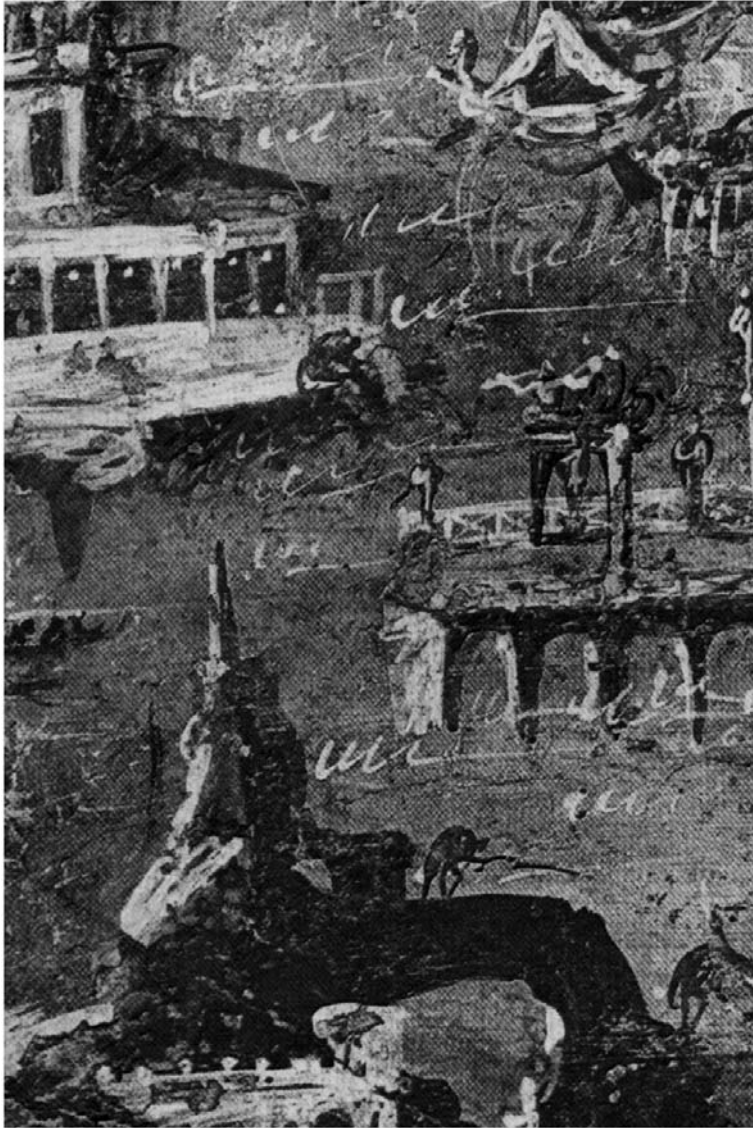


Fig. 37 – Pintura de *Stabiae* com representação de uma baliza portuária
(Museu Nacional de Nápoles)

gonal coroado por um remate em forma de pirâmide (Fig. 38). Muito bem conservado, o monumento, vagamente inspirador da torre da catedral de Fréjus, atinge 10 metros de altura, e, embora a sua designação tradicional como *Lanterna de Augusto* possa induzir em erro, nunca funcionou como suporte a qualquer sistema de iluminação, pelo menos na antiguidade, embora muitos tenham defendido essa hipótese¹⁰⁴. Trata-se, pois, de um excelente exemplo de baliza portuária, de tipo funcional, raríssima, perfeitamente adequada a um porto militar. Uma cuidadosa observação das muitas paisagens marítimas que nos ficaram da arte romana, em pintura e em mosaico, permitirá identificar outras balizas, mais ou menos monumentais. Terminaremos, referindo o grande mausoléu construído em *Taposiris Magna* (Abusir), segundo o modelo do farol de Alexandria, com os seus três corpos, quadrado, octogonal e cilíndrico, monumento que atinge 30 metros de altura e que foi, sem dúvida, utilizado como baliza pelos navegantes da Antiguidade, uma vez que ainda hoje é indicado como baliza nas cartas do Almirantado britânico¹⁰⁵.



Fig. 38 – A Lanterna de Augusto, baliza no porto militar de *Forum Iulii* (Fréjus)

¹⁰⁴ Besnier, p. 431. A torre considerada como farol por este investigador também não o era. É estranho como um porto militar da importância de *Forum Iulii*, praticamente completo, ainda não mereceu um estudo sistemático: P. A. Février, *Fréjus (Forum Iulii)*, Cuneo, 1977, p.80-97. Em relação às colunas que poderiam ter suportado fogos de sinalização, hipótese hoje pouco considerada, lembramos o farol inglês de Whitby, levantado em 1821, com 21 metros de altura, sob a forma de uma coluna dórica: Pearson, p. 11.

¹⁰⁵ Pomey, p. 136.

A necessidade de tornar segura a navegação, nomeadamente quando se trata de aportar, foi perfeitamente compreendida na época romana, suscitando um enorme esforço de construção de equipamento específico, só por si capaz de obrigar a repensar a velha teoria da incapacidade de Roma nas matérias marítimas. É certo, e os Romanos nunca o esconderam pois achavam tal circunstância normal, que muitas das soluções desenvolvidas em larga escala no Império tiveram origem não itálica, nomeadamente a ideia da construção de faróis. Porém, a difusão destas construções e a sua inclusão no planeamento normal dos portos deve quase tudo à energia romana. Ivens Ferraz iniciou um seu trabalho de divulgação, inserido na *Biblioteca de Instrução Profissional*, com um capítulo sobre farolagem e balizagem, escrevendo: *Abriremos este livro com um dos mais interessantes assuntos para o navegador, qual é a descrição dos diversos meios que as nações convencionaram adoptar, com o fim humanitário de proteger e salvaguardar as vidas e os haveres que andam sobre as águas, contra os riscos naturais da navegação*¹⁰⁶. Esta matéria, de evidente interesse, tem despertado limitada atenção entre os especialistas do mundo romano, por algumas razões que julgamos ter deixado claras nesta comunicação. Que a preocupação com a segurança dos navios e dos marinheiros existiu no mundo romano, não muito distante do nosso, afinal, é um facto comprovado e um título de honra e de civilização humanística, tantas vezes contestado sem razão ao longo dos séculos e ainda nos nossos dias. Não faltam na literatura da época relatos de viagens atribuladas, tantas vezes terminadas em terríveis desastres, que a arqueologia subaquática vem revelando ao longo dos litorais do Império. Muitos desses naufrágios, por vezes com perda total, verificaram-se na proximidade da costa, o que demonstra o quão necessários eram os meios de sinalização diurna e nocturna. Mas a fortuna de mar é uma realidade de todas as épocas e os desastres, às vezes tragédias, uma realidade da vida marítima. Chegar ao porto nem sempre era fácil, mas Roma fez o que se podia fazer na época para limitar *os riscos naturais da navegação*, permitindo que muitos se congratulassem, a bordo e em terra, com o fim da viagem, como Amiano Marcelino evocou a propósito da chegada a Óstia de uma frota do trigo, aportando com velas pandas: *dum Tertullus apud Ostia in aede sacrificat Castorum, tranquillitas mare mollivit, mutatoque in austrum placidum vento, velificatione plena portum naves ingressae, frumentis horrea refer-serunt*¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Ivens Ferraz, p. 1.

¹⁰⁷ Amiano Marcelino, XIX, 10, 4.

APRESENTAÇÃO DO LIVRO *COUNTERINSURGENCY IN AFRICA THE PORTUGUESE WAY OF WAR 1961-74*

*Palavras introdutórias pelo Major-general
Renato Marques Pinto, em 31 de Maio*

Permitam-me que vos dê uma ideia sobre a génese do livro que estamos hoje a apresentar.

No já longínquo ano de 1994, o meu Amigo Coronel Luís Inocentes (presente nesta sala), que vivia então em Londres, escreveu-me uma carta a apresentar o CMG John Cann, que conhecera nessa cidade.

O Comandante John Cann veio a Lisboa e disse-me que estava a preparar uma tese de doutoramento no King's College (que hoje é parte da Universidade de Londres). O tema era "The Portuguese way of war" nas campanhas de África de 1961 a 1974.

Confesso que fiquei espantado. Como é que um oficial da reserva da Aviação Naval Americana, com experiência de voo sobre o Atlântico para descobrir submarinos soviéticos, se atrevia a escrever sobre um assunto complexo que ele apenas conhecia da leitura de livros?

Depois dos primeiros contactos pessoais, verifiquei que queria fazer um estudo sério, baseado em parte nos testemunhos de militares que tinham estado envolvidos no conflito.

Apresentei-o a 12 oficiais. A partir daí, conheceu outros e ouviu as suas experiências – naquilo que hoje se chama um programa de história oral.

A tese foi apresentada e discutida no King's College e estava tão bem preparada que foi aprovada "cum laude".

O passo seguinte foi a transformação da tese em livro o que é tarefa mais difícil do que parece.

A obra foi publicada em Londres e nos Estados Unidos simultaneamente, em 1997.

Convém lembrar que os militares entrevistados eram na altura das campanhas capitães e majores (ou os postos correspondentes na Armada) e, assim, a visão estratégica e operacional que o Comandante Cann tinha adquirido pôde ser complementada com relatos de experiências no escalão tático.

É particularmente interessante a comparação dos nossos sistemas e "métodos com os de outros intervenientes em "guerras de baixa intensidade", franceses, britânicos e americanos. Outros pontos a realçar são o desenvolvimento de uma doutrina de contra-subversão, a "africanização" das forças, a criação de tropas

especiais, bem como aspectos menos conhecidos como o aproveitamento de guerrilheiros capturados ou apresentados, a vasta acção psico-social, os transportes estratégicos e o emprego das tropas a cavalo.

O livro está tão bem escrito que até um autor bastante crítico sobre a acção dos portugueses em África, o francês René Pelissier, admitiu — e cito — que “Cann produziu o primeiro estudo sério dos métodos que fizeram possível o que somos obrigados a reconhecer como um notável feito de armas”.

Mas o Comandante Cann não ficou por aqui. Em 10 de Junho de 1997, conseguiu organizar, no mesmo Kings College, uma Conferência de História Oral em que participaram nove portugueses, seis dos quais das Forças Armadas, alguns presentes nesta sala.

No ano seguinte (1998), foi publicada a 1.ª edição portuguesa, com algumas falhas de tradução.

Ofereci-me, então, ao Comandante Cann para fazer uma revisão completa da obra, se houvesse outra edição portuguesa. É esse o livro que está aqui a ser apresentado.

Qual é a sua importância? É um notável trabalho de análise, de comparação e de síntese — certamente, o mais completo estudo feito por um estrangeiro sobre as Campanhas do Ultramar. Pessoalmente entendo (e há muitas pessoas com a mesma ideia) que as Campanhas de África de 1961-74 têm um lugar de destaque na história de Portugal. Embora levadas a cabo por militares, elas representam bem o esforço da nação na defesa daquilo que se considerava património português.

Nós, os militares portugueses, profissionais e milicianos, fizemos o melhor que pudemos, com os fracos recursos que tínhamos, para combater a guerrilha e para proteger as populações, e somos, por vezes, alvo de críticas ignorantes e despropositadas no nosso próprio país.

Este livro é, portanto, um testemunho esclarecido que fica para o futuro.

Actualmente, o Dr. Cann é professor da Escola de Comando e Estado-Maior dos Fuzileiros Navais Americanos, em Quântico, na Virgínia. Está a escrever um livro sobre a acção da Armada Portuguesa nas Campanhas, que poderá ser publicado no fim do corrente ano, com o título “The Brown Waters of Africa”.

Das suas experiências em Portugal, principalmente dos seus contactos com portugueses, o Dr. Cann ficou tão ligado a nós que me disse numa carta recente: “I am tempted to visit Lisbon simply... to come to the country that I love second only to my own”.

Seguidamente, o Tenente-coronel Brandão Ferreira irá explicar melhor a essência do livro.

Muito obrigado pela vossa atenção.

A MANEIRA PORTUGUESA DE FAZER A GUERRA

As minhas cordiais saudações para todos e um especial abraço de parabéns para o autor da obra por mais esta reedição, que em boa hora a Editora Prefácio entendeu honrar com a sua chancela.

Todos nós sabemos – embora para a maioria isso passe despercebido no dia a dia —, quanto Portugal foi objecto de ataques e cobiças por parte da generalidade dos Poderes com que se cruzou, nos diferentes cenários geopolíticos, onde a sua já vetusta História o levou.

Os conflitos que se geraram com o Islão e o Império Otomano são fáceis de entender por aqueles, durante séculos, terem estado em guerra com a Cristandade (e alguns parece que ainda estão...), sendo os únicos em que os portugueses até ao fim do século XVI não tiveram pejo em lançar acções ofensivas; mas menos compreensão existe para as guerras sustentadas com potências cristãs.

De facto, o mundo nunca aceitou e perdoou, que um pequeno país como Portugal se tenha alcançado, por via dos Descobrimentos e da sua maneira de se relacionar com a Humanidade, a uma tão grande relevância Histórica.

Essas atitudes Hostis foram prosseguidas com especial zelo por judeus, reformistas e calvinistas, a partir de meados do século XVI e até aos dias de hoje, chegando-se em muitos casos a um “status quo” curioso e que era este: paz com Portugal na Europa, enquanto se atacava tudo o que existia no Ultramar.

Não cuidem os contemporâneos que isto são coisas do passado. Se mais não fora, os recentes conflitos por que passaram Timor-Leste e a Guiné-Bissau, aí estão como exemplo evidente em que potências que se dizem amigas de Portugal e até pertencem às mesmas organizações políticas, militares e económicas que o nosso país, não hesitaram em prejudicar os interesses nacionais.

É a esta luz, a que se deve juntar os dois importantíssimos factores que foram o conflito Leste-Oeste e o ataque à colonização europeia (e apenas esta), que teve o seu expoente na conferência de Bandung, em 1955, que se devem enquadrar as campanhas ultramarinas em que Portugal se empenhou entre 1954 e 1975.

Não queria deixar de lembrar a V. Ex.^{as} que estas campanhas não foram um acidente de percurso mas apenas as últimas de centenas quiçá, milhares de operações, combates, cercos, acções de soberania, etc. quer em terra, quer no mar, quer no ar, que Portugal travou durante cerca de seis séculos em cinco continentes e outros tantos oceanos e mares.

Quero convir que não foi coisa de somenos nem gestão aleatória de meia dúzia de lunáticos.

É obra que, sem embargo das suas sombras, nos devemos orgulhar com lucidez. E devíamos, também, querer ser dignos herdeiros e continuadores dos nossos maiores. E, neste momento, não sei se queremos.

É sobre estas derradeiras campanhas à excepção do que se passou no Estado da Índia, que o Comandante Professor John Cann, o americano mais “british” que conheço, entendeu dirigir o seu estudo e análise crítica.

Devemos estar-lhe grato por isso. E essa gratidão aumenta se tivermos em conta a má vontade com que estamos habituados a que os estrangeiros nos olhem – e isto não isenta as responsabilidades que em várias alturas da História nós tivemos nessas atitudes.

É certo que o Comandante Cann contou a verdade. Mas essa verdade era e é, politicamente inconveniente em termos internacionais e difícil de aceitar pela opinião pública portuguesa, prisioneira que está da “lavagem ao cérebro” efectuada desde os idos de 1974/75 onde a maioria dos eventos contemporâneos foram diabolizados e onde a leitura marxista da História ganhou foros de cidadania.

O Comandante Cann escreve bem, escreve claro e a sua escrita é agradável de se ler. O seu livro está bem articulado.

Não é uma obra exaustiva, mas sim um estudo de análise e de síntese, voltada para a manobra militar, onde os diferentes aspectos da estratégia da geopolítica, da táctica, dos armamentos, da logística, financeira, etc., se entrelaçam harmoniosamente.

O autor começa por uma caracterização do conflito, com a descrição dos teatros de operações, potencial disponível e suas limitações, bem como das forças inimigas.

Uma análise económico-financeira do conflito está sempre presente o que é característico da cultura anglo-saxónica.

O segundo capítulo é dedicado a uma retrospectiva histórica e política relativamente ao Ultramar português e à sua relação com a Metrópole, bem como aos principais eventos que antecederam o início da insurreição da armada.

No capítulo seguinte o autor faz a análise da doutrina contra-subversiva desenvolvida pelos militares portugueses, a qual já tinha começado a ser desenhada mesmo antes das operações militares terem início, com base nos ensinamentos obtidos na análise dos conflitos que outras nações, nomeadamente os EUA, a França e a Grã-Bretanha, se tinham envolvido.

Este facto revela um aspecto pouco evidenciado e que é este: as autoridades militares terem andado à frente dos acontecimentos — e dos políticos —, na previsão das ameaças e na preparação das tropas, acontecimento raríssimo da nossa História e que, para mim, explica a rapidez e sucesso com que se reagiu aos eventos e permitiu suportá-los durante tanto tempo.

A maior parte desta doutrina ficou consubstanciada nesse notável documento

que se chamou “O Exército na Guerra Subversiva”, que orientou todo o esforço de guerra português.

No Capítulo quarto, John Cann debruça-se sobre o modo como os portugueses se organizaram, educaram e treinaram para a contra insurreição, tanto na Metrópole como no Ultramar nomeadamente em Angola, Guiné e Moçambique, que representavam teatros de operações assaz distintos a milhares de quilómetros da sua base logística principal. Tudo isto tendo em conta os meios modestos de que sempre dispusemos. As relações entre autoridades civis e militares estão incluídas neste âmbito, bem como o treino, organização e conceito de manobra das unidades combatentes.

O capítulo seguinte é todo ele dedicado à africanização da guerra, isto é, à mobilização dos recursos humanos e materiais dos diferentes teatros de operações de modo a serem cada vez mais parte integrante na sua defesa e desenvolvimento e a aliviarem e complementarem o esforço das outras parcelas do território nacional, nomeadamente as europeias.

Este esforço representou uma das mais bem concebidas estratégias postas em vigor pelas autoridades portuguesas e foi um sucesso em toda a linha.

Um aspecto importante deste capítulo vem a ser a análise da demografia da Metrópole e dos problemas de recrutamento, nomeadamente para oficiais do quadro permanente que veio, mais tarde, a espoletar o golpe de Estado do 25 de Abril – e não a falta de solução dita política para a guerra, como é alegado por muitos, inclusive o autor do livro.

A africanização da guerra não era uma novidade para os portugueses que sempre a fizeram, e tal facto não passa despercebido ao Comandante Cann que o refere, antes de passar a analisar as forças especiais de cariz mais africano que foram criadas, suas motivações, lealdade e disciplina.

E também o fardo das baixas que dividiram com os outros portugueses brancos.

Um outro domínio pouco estudado em Portugal tem a ver com a rede de informações que foi montada para fazer face à guerrilha. E esse o tema do capítulo seis, onde se faz a análise da estrutura de recolha, tratamento e dessiminação das informações; a importância do reconhecimento terrestre e aéreo; os serviços militares; os interrogatórios de prisioneiros; a análise da documentação capturada; a intercepção das emissões rádio e a acção da PIDE/DGS, que foi fundamental no apoio às operações militares.

O aforismo “sem informações não se faz a guerra” é bem verdadeiro e também o foi no caso vertente.

O capítulo sete é dedicado ao modo como as forças portuguesas resolveram e se adaptaram à necessidade de se moverem nos teatros das operações.

Tendo feito das pequenas unidades de infantaria o núcleo fundamental das suas acções de contra subversão, os portugueses utilizaram meios convencionais para apoiar a sua locomoção, tais como jeeps, camiões e veículos blindados ligeiros.

Sobretudo na Guiné, meios navais ligeiros foram utilizados, intensamente, no apoio às unidades do exército.

Mas devido às características do terreno e falta de vias de comunicação adequadas, os portugueses cedo desenvolveram duas capacidades menos convencionais: o uso do helicóptero e as unidades a cavalo. É sobre estas últimas que John Cann faz uma análise mais detalhada.

Uma outra área crucial na guerra que conduzimos, foram as acções de cariz psicosocial. Numa guerra de guerrilha subtrair a população à acção do inimigo e mantê-la leal às autoridades estabelecidas é tão ou mais importante do que as próprias operações militares. E toda esta acção desenvolvida, que o Comandante Cann analisa e que passa pelas acções psicológicas, o ensino, a melhoria das infra-estruturas básicas, os aldeamentos e sua autodefesa, a assistência sanitária e o desenvolvimento económico e social geral.

O trabalho ciclópico realizado neste âmbito, ficou como imagem de marca da acção portuguesa de contra subversão, podendo dizer-se sem receio de erro, que se fez mais nestes 13 anos de guerra do que em cinco séculos que levamos de permanência em África.

O capítulo nono trata a dimensão logística do conflito que o autor classifica como “um formidável desafio logístico”. E tem razão ao fazê-lo pois de uma monumental tarefa se tratava.

Transportar lanchas de fiscalização por terra desde a costa de Moçambique até ao Lago Niassa é apenas um exemplo eloquente do que foi necessário realizar.

O Professor Cann embrenha-se na organização logística, no transporte marítimo, aéreo e terrestre, suas capacidades e vulnerabilidades; na evacuação e hospitalização de feridos, para nos explicar como conseguimos vencer esse desafio. E de facto nunca faltaram munições do Cacheu, botas da N’Riquinha ou batatas em Metangula. A logística foi um êxito e tal facto é tão mais de evidenciar, quanto se sabe que a sustentação das forças foi por norma, um calcanhar de Aquiles português. Basta citar o exemplo do que se passou na I Grande Guerra!...

Finalmente no último capítulo, sumariza-se a “maneira portuguesa de fazer a guerra”.

Durante todos os capítulos, porém, e isso constitui para mim a parte mais original e importante do estudo, o Comandante Cann, fornece-nos abundantes dados relativos a outras campanhas, conduzidas pelos EUA no Vietname, os ingleses na Malásia, Quênia e até Chipre e os franceses na Indochina e na Argélia que relacionados com dados de aferição idêntica relativos às campanhas portuguesas, nos são lisonjeiros à excepção de alguns itens relativamente à campanha da Malásia. Tais dados incluem números relativos à intensidade do conflito; razão de baixas; disciplina; esforço financeiro; meios disponíveis; integração de forças; capacidade de recrutamento: recolha de informações, armamento, equipamento e desenvolvimento tecnológico; relacionamento com a população indígena, aspectos doutrinais etc. está pois de parabéns o Comandante Cann e nós com ele.

Esta edição, 30 anos depois das campanhas terem terminado de um modo que o povo português não merecia — e neste povo estão incluídos os habitantes do todo nacional da altura — continua actual e é uma escora segura contra o politicamente correcto e os falsos profetas da História. E é importante porque é desapaixonada, feita com carácter científico e fixada por um olhar exterior à contenda.

John Cann começa e acaba por considerar o modo como as FA's portuguesas se houeram neste longo conflito, como um "feito de armas notável". Não posso concordar mais e estou à vontade para o fazer dado que apesar de me terem preparado durante cinco anos para nele combater a roda da História levou a que tal não acontecesse e por isso não posso ser considerado juiz em causa própria.

E atrevo-me a ir mais longe ao afirmar que esta campanha foi a mais brilhantemente conduzida desde o tempo do senhor Afonso de Albuquerque, dispondo apenas de recursos próprios e sem generais ou almirantes importados. Foi aquela ainda que mostrou o povo português no seu melhor.

Mas a análise da campanha não está completa. Falta fazer a análise político-estratégica da mesma, de um modo desapaixonado como foi feito este livro. E explicar, para quem o defende, como seria essa tal solução política que iria fazer a felicidade de todos e que o governo de então não conseguiu ou não quis encontrar.

O comandante Cann também afirmou esta ideia mas, do mesmo modo que os outros, não a concretiza. Tem-se feito uma condenação política lapidar, sem direito a contraditório.

Enquanto esta questão não for objecto de estudo isento e judicioso tratamento e análise das campanhas ultramarinas entre 1961, ou melhor dizendo entre 1954 e 1975, não está encerrado. E é altura de estar. Devemos isso à História, à Verdade, aos nossos antepassados, a nós mesmos e às gerações futuras.

**LANÇAMENTO DO LIVRO
A MARINHA PORTUGUESA NA ÉPOCA DE NAPOLEÃO.
CAMPANHAS NAVAIS, 1807-1823.
VOL. II: A ARMADA E O BRASIL**

*Apresentação pelo Presidente da Academia de Marinha,
Vice-almirante António Ferraz Sacchetti, em 2 de Junho*

Desejo começar por agradecer, Senhor Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior, ter-se dignado aceitar o convite para presidir a esta sessão, em representação de Sua Excelência o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

É para nós muito gratificante constatar a disponibilidade de Vossa Excelência para assistir às nossas sessões e o interesse com que, muito regularmente, vem acompanhando todas as actividades da Academia de Marinha.

Agradeço também a presença de Vossas Excelências, senhoras e senhores académicos e convidados, que de modo tão expressivo responderam ao convite que vos dirigimos. É motivo de satisfação para todos nós, académicos, editora e sobretudo, autor do livro que estamos a divulgar.

Na Sessão de hoje vamos apresentar um livro da autoria do Comandante José António Rodrigues Pereira, o II Volume da obra que tem por título **A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão**, editado pela “Tribuna da História”, do Senhor Dr. Pedro de Avillez, e pertencente à colecção “Batalhas de Portugal”, dirigida pelo Senhor Professor Mendo de Castro Henriques e pelo Senhor Coronel António Rosas Leitão.

Ao Senhor Dr. Pedro de Avillez agradeço ter manifestado o desejo de fazer o lançamento desta obra na Academia de Marinha. Tenho acompanhado o seu programa editorial, reconheço o elevado mérito das obras que vai seleccionando para publicar, neste caso, certamente, com o apoio da Direcção da Colecção, e a boa qualidade gráfica do trabalho da sua editora.

Além disso, não seria fácil encontrar uma obra que se enquadrasse melhor nos objectivos da investigação e do estudo a que se dedica a Academia de Marinha. Por último, a obra tem, repito, muito interesse e boa qualidade, e é da autoria de um nosso confrade.

O I Volume desta obra tem como subtítulo **A Armada e a Europa** e cobre o período **1793-1807**. Este II Volume tem o subtítulo **A Armada e o Brasil**, cobrindo o período **1807-1823**.

Agradeço sinceramente o convite que me foi dirigido para fazer a apresentação do autor e da obra, convite que aceitei com agrado, por amizade ao autor, por consideração pela editora e porque sempre gostei deste tema.

Há pouco mais de duas décadas, a “Guerra Peninsular” que sempre foi tema obrigatório dos programas dos cursos navais de Inglaterra e dos Estados Unidos, nem sequer era referida na Escola Naval ou no nosso Instituto Superior Naval de Guerra. Aliás, a evolução de Portugal como potência naval, ou a evolução do pensamento estratégico naval português, era e continua a ser muito deficientemente tratada nas nossas escolas.

Após ter incluído no programa da disciplina de estratégia do Instituto Superior Naval de Guerra uma aula para debater alguns aspectos da utilização do poder naval neste período da nossa história, verifiquei a insuficiência desta iniciativa e pedi ao então Capitão-tenente Rodrigues Pereira que desenvolvesse este tema logo no ano seguinte, relacionando a história com a geopolítica e a estratégia.

Refiro este facto, por duas razões:

A primeira, para recordar, ou informar, que o autor da obra de que lançamos hoje o segundo volume, o Comandante Rodrigues Pereira, tem longos anos de investigação sobre esta matéria e tem especiais aptidões para abordar as duas vertentes, histórica e naval, dos acontecimentos ocorridos neste período de 1793 a 1823.

A segunda, para reafirmar que esta época, e as batalhas que então ocorreram, é uma das mais significativas da História Universal no que se refere aos confrontos entre as nações de mentalidade marítima e as de mentalidade continental, confronto que persiste e ainda recentemente se manifestou, tanto na admissão de Portugal à União Europeia Ocidental, como na formação do Corpo de Exército Europeu, como ainda, segundo ouvi ao Professor Êrnani Lopes, na elaboração do Tratado Constitucional que neste momento consta das agendas dos debates de toda a Europa.

Chamemo-lhes opções continentalistas ou “maritimalistas”, de partidários do europeísmo ou do atlantismo, ou falemos apenas de diálogo transatlântico, o problema é antigo e é actual.

Fazer a apresentação de um autor como o Comandante Rodrigues Pereira, numa casa que também é sua, é sempre um risco.

É necessário reduzir a biografia disponível, segundo um critério forçosamente subjectivo, e o currículo assim cortado será ainda longo para os amigos que o conhecem, limitado para aqueles que ainda não tiveram oportunidade de com ele conviver.

*

* *

Este II volume das Campanhas Navais trata o período de 1808 a 1823, isto é, desde a chegada ao Brasil do Príncipe Regente até ao regresso ao continente das forças militares portuguesas, no ano seguinte ao da Independência do Brasil.

Poderá dizer-se que depois de uma introdução em que narra o perturbado ano de 1807 na Europa, muito importante e interessante sob o ponto de vista

naval, o Comandante Rodrigues Pereira dividiu o seu trabalho em duas partes principais.

A primeira – europeia – a das Invasões Francesas até ao Congresso de Viena de 1815, onde as acções navais, mesmo as ocorridas em Lisboa ou na nossa costa, são da responsabilidade das marinhas inglesas, francesa ou russa, uma vez que a quase totalidade da nossa esquadra partira para o Brasil.

A segunda – brasileira – onde relata os acontecimentos ocorridos no continente sul-americano, recuando no tempo para referir a conquista da Guiana Francesa em 1808/1809, e detendo-se, com um pouco mais de detalhe, nos movimentados três últimos anos da soberania portuguesa naquelas paragens: 1821, o ano do regresso do Rei a Portugal; 1822, o do Grito do Ipiranga e da declaração da Independência do Brasil; 1823, o ano do regresso da força militar portuguesa ao Reino.

No entanto, para além destas duas partes, não deixa também de mencionar as agressões de aliados e de inimigos que tivemos que enfrentar na Madeira, no Índico e no Pacífico, nem as consequências do recurso generalizado à guerra de corso, principalmente por parte da Marinha francesa.

As obras de Mahan que divulgaram os conceitos e a linguagem da estratégia naval que hoje usamos com toda a naturalidade, só surgiram na transição do século XIX para o século XX, cerca de oitenta anos após os factos que aqui são relatados.

Mas foram os acontecimentos desta época e também o êxito do exercício do poder naval pelos portugueses no Índico, que já então durava há perto de quatro séculos, as principais fontes de investigação que estiveram na origem das teorias de Mahan. Recordo que duas das obras da sua famoso trilogia foram *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire*, publicado em 1892, e *The Life of Nelson* publicada em 1897.

Voltando ao livro que agora é apresentado, desejo fazer mais umas breves considerações.

Do longo período histórico da expansão portuguesa, o livro trata parte do ciclo ultramarino do Brasil, que sucedeu ao da Índia e antecedeu o ciclo de África.

O apogeu deste ciclo já vinha do tempo de D. João V, o Magnânimo, cuja aclamação teve lugar em 1706, fará para o ano 300 anos, um tricentenário que espero que seja devidamente comemorado, pelo menos atendendo ao que este período representa em relação à exploração do interior do continente sul-americano, à epopeia dos bandeirantes portugueses e ao seu papel decisivo na fixação das fronteiras do Brasil.

É evidente que mantínhamos os nossos interesses e a nossa presença nos outros continentes, e penso que esta terá sido uma das épocas de mais intenso comércio marítimo da nossa história.

Mas Portugal nunca deixou de ser um país europeu, nem jamais conseguiu evitar ver-se envolvido pelos conflitos entre as principais nações europeias. Nos conflitos

agora descritos e tal como sucedeu em diversas outras circunstâncias, inicialmente Portugal não era, por si, um objectivo das Campanhas Napoleónicas.

O valor do poder naval está bem evidente ao longo de todo o livro e, apesar de algumas críticas dos depreciadores de sempre, Portugal ainda era então uma das grandes potências navais que viviam a disputa feroz pelo domínio do mar, indispensável à defesa das posições que sustentavam os impérios ultramarinos e o comércio intercontinental em acelerado desenvolvimento, no início da Revolução Industrial.

Portugal ainda tinha uma construção naval de grande valor, trabalhando bem e a bom ritmo, embora se aproximasse já a era da máquina e do ferro.

Os elogios da Marinha inglesa datados de 1795 a que o autor se refere no início do livro, eram frequentes desde o tempo das descobertas e mantiveram-se até ao fim da construção dos navios de madeira, cerca de meio século depois. Pudemos comprovar isso agora, durante a reconstrução da Fragata D. Fernando II e Glória, navio de 1832, ao consultar desenhos de navios ingleses copiados deste nosso, que nos foram facultados pelos arquivos britânicos.

Neste volume das Campanhas Navais é mencionado constantemente o recurso ao bloqueio, a variados bloqueios, em diversas regiões do mundo, e à grande eficácia destas operações navais.

Por um lado, os centros de poder estavam no litoral, o que ainda é quase a regra, e as comunicações por terra eram lentas e incapazes de satisfazer o grande volume de comércio que alimentava as grandes cidades marítimas.

Por outro lado, os impérios ultramarinos ainda não tinha penetrado o interior dos continentes e as cidades do litoral não podiam ser apoiadas senão a partir do mar. O bloqueio do Recife de 1817 que o Comandante Rodrigues Pereira descreve com certo detalhe é um bom exemplo.

O bloqueio naval foi usado antes ou durante os mais recentes conflitos dos Balcãs e do Golfo, ainda que por vezes com a designação de “quarentena”, um eufemismo que não caracteriza um tipo diferente de bloqueio mas que, no meu entender, apenas procura contornar o facto de a Organização das Nações Unidas ter, em Abril de 1974, incluído o bloqueio na definição de “agressão”.

Outro aspecto que mostra a importância que tinha o comércio marítimo foi a decisão da abertura dos portos do Brasil, tomada na Baía em 28 de Janeiro de 1808, com o objectivo de reduzir as consequências dos bloqueios continental e marítimo dos portos europeus. E ainda a propósito desta sempre crescente expansão do comércio marítimo podemos recordar que o início da abertura dos portos da China foi imposta pelo Tratado de Nanquim que pôs fim à primeira Guerra do Ópio¹, e que abertura dos portos do Japão foi negociada pelo Comodoro norte-americano Perry, quando a sua esquadra visitou Tóquio².

¹ Em 29 de Agosto de 1842.

² Em 1853.

Como já se referiu, o autor relata muitos episódios relacionados com a guerra de corso que várias marinhas, nomeadamente a francesa, nos moveram em diversos oceanos.

Para usar os mais recentes conceitos, poderemos dizer que o corso era o tipo de guerra assimétrica por excelência do século XIX. Foi a solução encontrada pela França, a potência naval derrotada pela esquadra inglesa na batalha “quase” decisiva de Trafalgar, uma aproximação da grande batalha que Mahan viria a considerar inevitável para definir o domínio do mar, mas que verdadeiramente nunca ocorreu.

Não aconteceu em Trafalgar em 21 de Outubro de 1805; não aconteceu na Jutlândia de 31 de Maio a 1 de Junho de 1916, fez ontem 89 anos; não aconteceu em Midway de 4 a 6 de Junho de 1942, faz depois de amanhã 63 anos. A mais decisiva talvez tenha sido a batalha de Tsushima, uma estrondosa vitória da grande esquadra japonesa sobre a grande esquadra russa, em 27 e 28 de Maio de 1905, fez a semana passada 100 anos.

Hoje, este conceito parece não ter aplicação, dado o desequilíbrio de poder no mar, mas também a diversidade das tecnologias disponíveis, o alcance das armas, e a natureza e a dispersão dos meios que poderiam ser envolvidos numa destas grandes batalhas navais.

É referido também com muita frequência, nomeadamente na segunda metade do capítulo 2 e nos capítulos 3 e 4, o princípio da “concentração” e a capacidade de “projectão de poder”, capacidade que é hoje uma exigência de todas as estratégias de segurança nacionais ou aliadas, e que a nossa Marinha espera readquirir em breve.

A importância estratégica da posição geográfica de Portugal e dos arquipélagos atlânticos surge neste livro, tanto de forma explícita como implícita.

Sobre a Madeira, diz o autor:

A Madeira detinha uma importante posição estratégica no Atlântico; situada a Sudoeste da costa portuguesa, era um ponto de escala fundamental nas rotas que da Europa e do Mediterrâneo se dirigiam para as Américas do Sul e Central (Caraíbas), a África do Sul e ao Oriente, regiões onde os britânicos tinham interesses comerciais cuja continuidade era fundamental para a manutenção do esforço de guerra.

E pouco depois continua:

A Grã-Bretanha tomara a decisão de se apoderar da ilha caso os portos portugueses fossem encerrados aos navios ingleses, o que veio a suceder com a ocupação de Lisboa pelo exército francês. Os portos da ilha tinham agora uma maior importância estratégica.

Segue-se a descrição da ocupação da Madeira pelos homens da esquadra do Almirante Sir Samuel Hood, o nome que haveria de ser atribuído ao mais moderno

couraçado da esquadra britânica surpreendentemente afundado pelo couraçado Bismarck em 24 de Maio de 1941, depois de 10 minutos de batalha, com a explosão de um projectil de 15 polegadas que conseguiu penetrar até um paiol. O Bismarck foi afundado três dias depois, tudo isto na primeira acção naval importante da Segunda Guerra Mundial, fez a semana passada 64 anos.

Decididamente, devemos estar na estação das grandes batalhas navais.

Mas ainda a propósito da importância estratégica da posição geográfica dos territórios portugueses, recordem-se certos factos da mesma ordem, ocorridos posteriormente³:

Durante as lutas liberais e apenas três anos depois dos factos que este livro refere, a Divisão britânica Clinton veio para Portugal, uma vez que a Inglaterra estava preocupada com a presença das tropas francesas em Espanha. Disse Canning, Ministro dos Negócios Estrangeiros britânico, no seu Parlamento, em 12 de Dezembro de 1826: *Vamos a Portugal não para lá dominar, não para ditar leis, mas para plantar a bandeira da Inglaterra, a fim de que nenhuma potência ali possa chegar.*

Em 1940 o embaixador britânico Walter Selby, aterrorizado com a perspectiva do iminente colapso francês, recomendou a Londres que o exército inglês viesse ocupar Portugal.

Pouco tempo depois, foi elaborado pelos americanos um plano de operações para uma muito provável ocupação dos Açores, por antecipação a uma eventual invasão alemã.

Muito mais tarde, em plena Guerra Fria, no início da década de 80, o comandante do SACLANT, referindo-se aos Açores, afirmou: *Temos que estar preparados para proteger estas ilhas cedo e em força, antes que os soviéticos as possam neutralizar ou ocupar, para seu próprio uso.*

Recordo que tudo isto foram acções preemptivas ou projectos de acções preemptivas dos nossos aliados, para defesa dos “seus” interesses, antecipando-se a ameaças francesas, alemãs ou soviéticas sobre o nosso território, ameaças que, afinal, não se concretizaram. A História não se repetirá, mas obriga a reflectir.

Enfim, esta obra em dois volumes do Comandante Rodrigues Pereira, é de leitura agradável, contém muita informação histórica, mas procurei salientar que é também muito útil para quem se interessa por temas de estratégia, principalmente os relacionados com o poder naval português neste importante período, um pouco mais alargado do que o de 1808 a 1823, indicado no título.

³ Para todos os exemplos que se seguem, cf. Sacchetti, A. E., *Geopolítica e Geoestratégia do Atlântico, Atlântico Norte e Atlântico Sul*, Marinha, ISNG, 1989, pp. 42 a 45.

Numa livraria aqui próximo há cerca de 12 livros sobre este tema, sem contar com as biografias de Napoleão ou os que tratam a generalidade bem mais ampla das Campanhas Napoleónicas, todos em língua estrangeira.

Noutra livraria está à venda um volume recente da Penguin, com o título *Peninsular War*, que tem 22 páginas de bibliografia em letra miúda; a maioria dos livros aí referidos é de língua inglesa, muitos são de língua espanhola e poucos são em francês; numa observação rápida, em diagonal, só vi dois títulos portugueses.

Este livro sobre as *Campanhas Navais 1807-1823*, fazia falta.

Parabéns ao autor, Comandante Rodrigues Pereira, pelo muito bom trabalho realizado, e parabéns ao editor, Dr. Pedro de Avillez, pela feliz decisão de o publicar.

*Palavras do autor,
Académico José Rodrigues Pereira,
em 2 de Junho*

O trabalho que hoje se publica é o resultado de um já prolongado período de investigação sobre a Marinha Portuguesa do Século XIX e sobre a influência do Poder Marítimo nos conflitos que se desenrolaram no território português da Europa.

O meu interesse por este período histórico iniciou-se durante a frequência do Mestrado em Estratégia e desenvolveu-se quando o Sr. Almirante Sacchetti me convidou para abordar este assunto em palestra ao Curso Superior Naval de Guerra no final da década de 1980.

Desde então passei a reunir todas as informações que me apareciam sobre esta matéria, mas a inércia e a actividade profissional impediu que durante 10 anos trabalho fosse revisto.

O amável e honroso convite que me foi dirigido pelo Dr. Pedro de Avillez e pelo Professor Doutor Mendo Henriques, fez finalmente sair do estado de hibernação o texto inicial, que, depois de uma completa revisão resultou nos dois volumes, o primeiro publicado em 16 de Março e o segundo hoje. Apesar de se ter inicialmente pensado em apenas um livro! a quantidade e qualidade da informação reunida levou à necessidade de desdobrar o trabalho.

Este não ficou completo, como é natural, e já depois de entregues os textos chegaram à minha posse duas curiosas informações que quero aqui deixar registadas.

O senhor Moniz da Maia, descendente do Almirante Bernardo Ramires Esquível, depois de ler o primeiro volume escreveu uma carta ao Sr. Almirante Leiria Pinto referindo que no diário pessoal do Tenente Diogo Ramires Esquível, filho daquele oficial-general, feito prisioneiro dos argelinos no combate da fragata Cisne, estava registada a data do ataque e tomada do navio: 8 de Maio de 1802.

No número de Abril da revista *Oeiras Actual*, um artigo de Joaquim Boiça refere-se à morte em combate do comandante Shipley da Royal Navy durante o bloqueio inglês em 1808, e a que faço referência no volume hoje publicado, e indica a existência de um monumento alusivo a este acontecimento junto da praia das Fontainhas que, já foi conhecida como a “*praia do inglês morto*”. Razões de carácter burocrático impediram a publicação de uma gravura da

esquadra inglesa em Lisboa após a assinatura da Convenção de Sintra em 1808 e cujo único exemplar conhecido se encontra exposto no Museu da Cidade de Lisboa.

Termino agradecendo:

Ao Sr. Almirante Pires Neves por se ter dignado presidir a esta cerimónia;

Ao Sr. Almirante Sacchetti por ter aceite fazer a apresentação deste livro;

Ao Sr. Dr. Pedro de Avillez pela confiança e apoio dado, nomeadamente pela decisão de transformar o trabalho em dois volumes,

Ao Sr. Professor Doutor Mendo Henriques e ao Dr. Manuel Amaral por todo apoio que me prestaram durante a elaboração e revisão do trabalho;

A todos Vossas Excelências que quiseram estar presentes nesta cerimónia o meu muito obrigado.

RECORDAÇÕES DA REOCUPAÇÃO DE TIMOR 1945

*Comunicação apresentada pelo Académico
Armando Saturnino Monteiro, na sessão solene de
entrega do prémio “Almirante Teixeira da Mota” 2004,
em 21 de Junho.*

*Nos meus tempos de tenente aparecia por vezes na Ordem do Dia à Armada uma frase que despertava sentimentos opostos. A frase era esta: **O aviso... apronta para longa comissão de serviço.** Isto queria dizer que o referido aviso ia para Macau ou para Goa, mais raramente para Timor. Para os mais velhos, já casados e pais de família, era o pesadelo de ter de passar dois longos anos afastado da mulher e dos filhos; para os mais novos, ainda solteiros, era o começo da concretização do sonho que os tinha feito vir para a Marinha. É de quatro dessas longas comissões de serviço, aliás interligadas, de que vos vou falar dando naturalmente relevo aos episódios que presenciei ou em que tomei parte.*

Uma pequena história da História da Marinha do meu tempo.

A VIAGEM DE GUARDAS-MARINHAS

A minha viagem de guarda-marinha foi feita no aviso de 2.^a classe *Gonçalo Velho* de que era comandante o capitão-de-fragata Faria Pereira. Éramos 14 guardas-marinhas da classe de Marinha do meu curso e 3 de Máquinas e 5 de Administração Naval do curso seguinte.



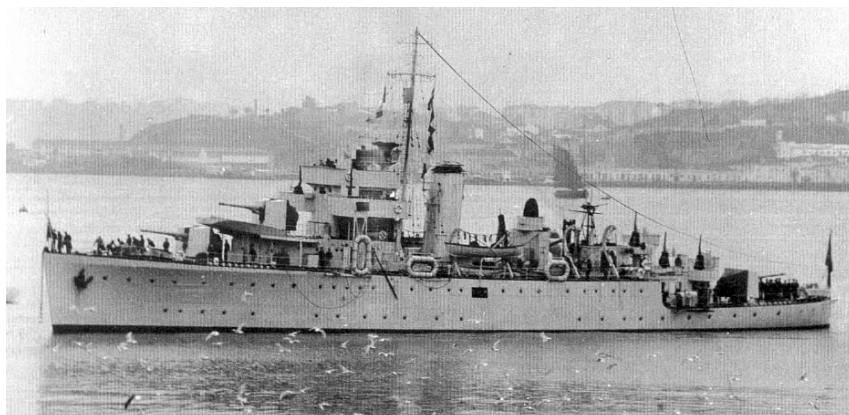
O navio largou de Lisboa em 6 de Março de 1945 e chegou a Lourenço Marques a 1 de Maio tendo feito escala na Madeira, em Cabo Verde, em São Tomé e Príncipe, em Cabinda e noutros portos de Angola.

Nesse tempo Portugal ainda era um país muito grande.

Durante a passagem do cabo da Boa Esperança, que foi feita a cerca de 20 milhas a sul da União Sul-Africana, (por este

país se encontrar em guerra), apanhamos um violento temporal com vagas da popa com cerca de 10 metros. Num dos balanços o navio chegou aos 47° de inclinação.

Não sofremos avarias graves. Só à chegada a Lourenço Marques é que viemos a saber que um cunhete de munições de “Oerlikon” tinha caído em cima de um dos veios do hélice que passava pelo respectivo paiol, que duas ou três munições tinham sido roídas e que só por milagre não haviam rebentado. Se isso tivesse acontecido o navio teria desaparecido sem deixar rasto, sendo a sua perda, provavelmente, imputada aos submarinos alemães.

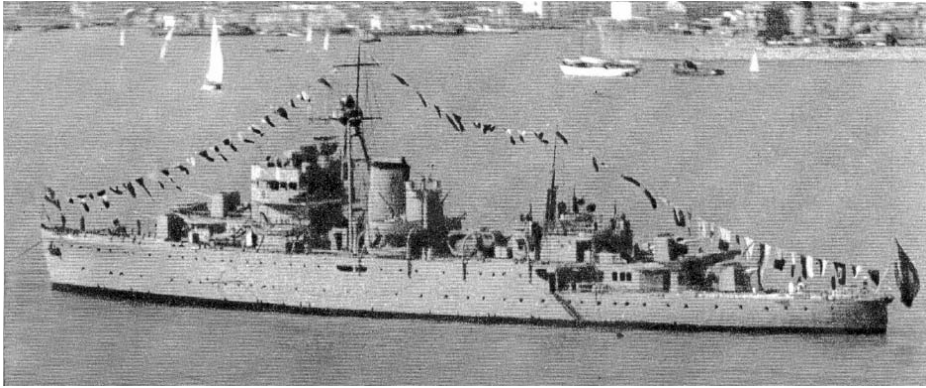


Gonçalo Velho (CAP-FRAG Faria Pereira)



O *Gonçalo Velho* no Funchal (Os guarda-marinhas, ainda cadetes, com farda branca)

LOURENÇO MARQUES



N.R.P. Afonso de Albuquerque



N.R.P. Gonçalves Zarco

Em Lourenço Marques encontravam-se por essa altura concentrados os avisos de 1.^a classe *Bartolomeu Dias* (capitão-de-mar-e-guerra Armando Ferraz) e *Afonso de Albuquerque* (capitão-de-mar-e-guerra Samuel Vieira) bem como o aviso de 2.^a classe *Gonçalves Zarco* (capitão-de-fragata Zola da Silva). Estes navios estavam aguardando o fim da guerra, que era esperado a todo o momento, para seguirem para Macau e Timor.

A guerra na Europa terminou uma semana mais tarde, a 8 de Maio.

Ao ser conhecida oficialmente a morte de Hitler, chefe de estado de um país com o qual Portugal mantinha relações diplomáticas, foi dada ordem aos navios

A 3 de Maio de 1945 o marechal Montgomery recebe representantes do almirante Doenitz para saberem quais as condições de rendição.

A 7 de Maio o almirante aceita a rendição sem condições.

A 8 de Maio a guerra na Europa termina oficialmente.



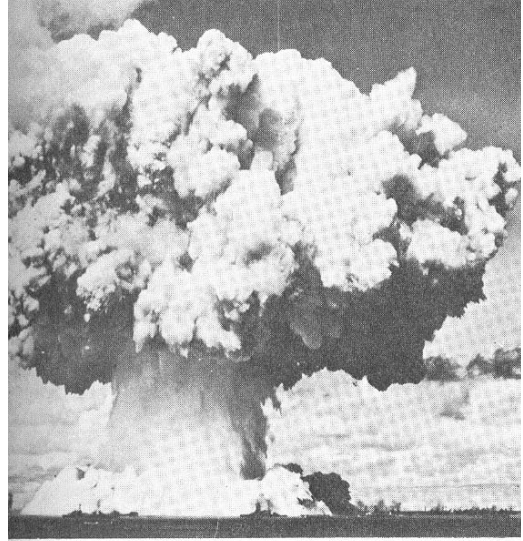
que se encontravam em Lourenço Marques para lhe prestarem as honras devidas. Poder-se-á imaginar o espanto dos número-sos sul-africanos que se encontravam naquela cidade quando, ao passar pelo cais do Gorjão deparavam com a imponente força naval portuguesa ostentando no tope dos mastros enormes bandeiras com a cruz suástica!

Mas a guerra com o Japão continuava e pensava-se que os soldados japoneses iriam resistir até à morte em todas as ilhas que haviam ocupado tal como tinham feito até então. Admitia-se, por isso, que as tropas portuguesas, incluindo as forças de desembarque dos navios, pudessem ter de cooperar com as tropas aliadas no extermínio dos japoneses que se encontravam no Timor Português.

A viagem de guardas-marinhas continuou com um cruzeiro aos principais portos de Moçambique. Porém, quando regressamos a Lourenço Marques, foi dada por finda e o *Gonçalo Velho* recebeu ordem para se integrar no grupo de avisos, sendo os guardas-marinhas distribuídos pelos quatro navios. Por esse motivo, a 19 de Junho, destaquei para o *Bartolomeu Dias* com o Grincho, o Gabor, o Baptista Correia, o Alfredo de Oliveira, o Valente e o Lemos Pinheiro.

A BOMBA ATÓMICA

A 6 de Agosto, ouvimos pela rádio a notícia de que tinha sido lançada uma bomba atômica pelos Americanos sobre a cidade japonesa de Hiroshima. Curiosamente, o que mais impressionou alguns dos oficiais e guardas-marinhas foi a ideia de que a bomba atômica iria pôr fim à guerra tradicional, em terra, no mar e no ar, e que de futuro os navios de guerra não serviriam para nada! Era a perspectiva de uma carreira estragada! A esses não terá ocorrido, nessa altura, a ideia de que, sem a bomba atômica, a recuperação de Timor poderia custar muito sangue ou, pelo menos, vir a ter lugar muito mais tarde.



A CORRIDA PARA TIMOR



A guerra no Oriente terminou oficialmente a 15 de Agosto. E logo começaram a ser recebidos rádios urgentes de Lisboa para os navios seguirem o mais depressa possível para Macau e para Timor.

O *Bartolomeu Dias* largou de Lourenço Marques a 18. Mas ia em más condições (avarias nas aranhas dos hélices não lhe permitiam dar mais que 14 nós; tendo o electrogéneo avariado era obrigado a manter sempre uma caldeira acesa, mesmo quando fundeado, o que obrigava o pessoal das máquinas a um esforço redobrado e diminuía consideravelmente o raio de acção do navio devido ao maior consumo de nafta daí resultante). A bordo ia embarcado o novo Governador de Timor e um grupo numeroso de funcionários do quadro administrativo do Ministério das Colónias.

O *Gonçalves Zarco*, comboiando o *Angola*, que transportava as forças do Exército, largou de Lourenço Marques a 29. O *Gonçalo Velho* largou a 31. O *Afonso de Albuquerque*, que por essa altura se encontrava em Durban, a fazer fabricos, só viria a deixar aquela cidade a 9 de Setembro.

A 2 de Setembro o *Bartolomeu Dias* chegou a Colombo, que se encontrava pejado de navios mercantes e de guerra. Entrou em doca seca a 7, para limpeza do casco e reparação provisória das aranhas dos hélices e saiu a 14. A 15 chegaram o *Zarco* e o *Angola*. A 12 tinha chegado o *Velho* que, a 17, largou para Singapura e Macau onde chegou a 2 de Outubro.

Durante o tempo em que estive em Colombo não pude deixar de ficar surpreendido com a quantidade de apelidos genuinamente portugueses que apareciam nos nomes dos estabelecimentos comerciais: Mascarenhas, Albuquerque, Silvas, etc. Verifiquei também que continuavam a ser usadas na linguagem corrente muitas palavras portuguesas: mesa, faca, sapato, etc. Nessa altura não conhecia minimamente a História da presença portuguesa na ilha.

Na manhã do dia 16 de Setembro o *Bartolomeu Dias* deixou Colombo com destino a Timor. Encontrando-se o navio ainda pairando à saída do porto para largar o piloto, na qualidade de adjunto do Serviço de Comunicações, acabei de decifrar um rádio do Major General da Armada em que ordenava ao comandante do *Bartolomeu* que embarcasse o brigadeiro Sequeira Varejão, que havia sido nomeado comandante-chefe da expedição e que se encontrava no *Angola*. Mas o comandante Ferraz estava deseioso de ser o primeiro a chegar a Timor e, por isso, limitou-se a comentar que não podia cumprir a ordem porque já tinha saído de Colombo. Atravi-me a sugerir-lhe, respeitosamente, que talvez fosse mais vantajoso levar o brigadeiro consigo para melhor assegurar a unidade de comando; que poderia ficar pairando fora do porto e mandá-lo buscar pelo gasolina. Mas ele não atendeu à minha sugestão.

No Arquivo de Marinha, apenso ao relatório do comandante, existe um rádio de resposta dizendo que já saíra de Colombo e que sugeria que o brigadeiro embarcasse no *Zarco*. Não me recordo de o ter cifrado. É provável que tenha encarregado dessa tarefa o chefe do Serviço de Comunicações, tenente Bandeira Enes, possível-

mente para não ficar mal colocado perante o guarda-marinha. E lá seguimos para Timor à máxima velocidade que o navio podia dar.

O *Gonçalves Zarco*, levando a bordo o brigadeiro Varejão, e o *Angola* largaram de Colombo no dia imediato, ou seja, a 17 de Setembro.

Tendo um dia de avanço, parecia que o *Bartolomeu Dias* iria ganhar a regata! Porém, no dia 26 de Setembro, estando já a navegar ao longo da costa da ilha de Timor, recebeu ordem do brigadeiro Varejão para pairar e ficar aguardando a sua chegada, o que veio a acontecer no dia seguinte. E assim no dia 27 de manhã os três navios fundearam no porto exterior de Dili sendo recebidos por um cortejo de embarcações indígenas engalanadas com bandeiras portuguesas e ramos de árvores.

O *Zarco* apressou-se a pôr na água o gasolina, que logo se dirigiu para terra com o imediato, 1.º tenente Metzner, que deste modo teve a honra de ser o primeiro a receber as manifestações de júbilo do Governador, do capitão de porto e dos poucos portugueses esqueléticos que tinham conseguido sobreviver ao calvário da ocupação japonesa e aos bombardeamentos aéreos dos Americanos e Australianos.

Ainda nessa mesma manhã, o *Zarco* passou para o porto interior. O comandante Zola, com a sua proverbial perícia de marinheiro, conseguiu atracar a uma pequena ponte-cais de madeira, prestes a desfazer-se.

De tarde foi a vez do *Bartolomeu* e o *Angola* darem entrada no porto interior. O primeiro fundeou muito perto de terra, cerca de vinte metros, ficando com a popa amarrada com espias passadas a duas árvores. O *Angola* fundeou um pouco mais afastado. No arruamento marginal da cidade encontravam-se numerosos timorenses, empunhando bandeiras nacionais, que tinham vindo assistir à chegada dos navios.



Cortejo de embarcações indígenas



Ruínas de Dili



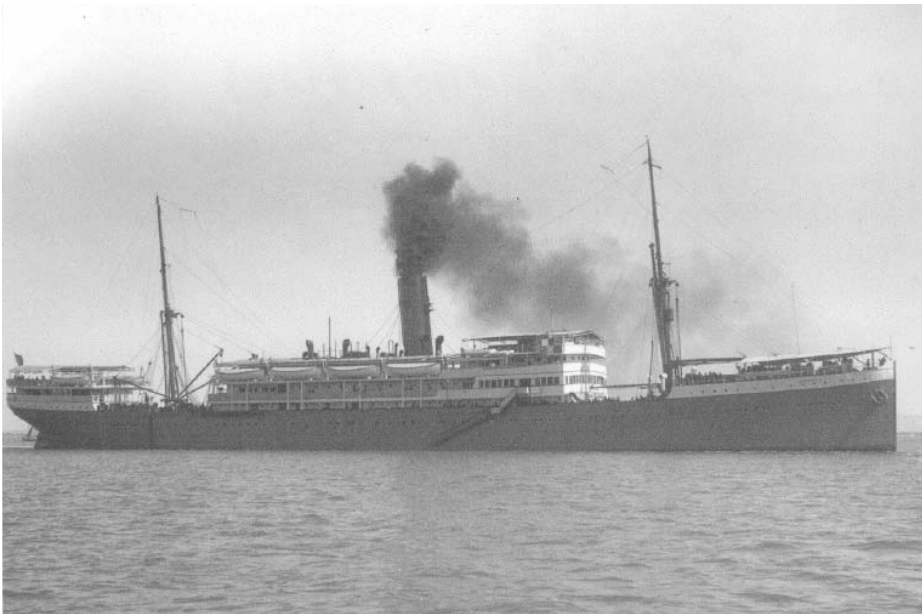
Restos da guerra

A cidade de Dili estava praticamente destruída, faltava a comida e o combustível era escasso. Havia alguns abrigos de campanha muito bem construídos ao longo da praia, restos de aviões japoneses abatidos e algum material de guerra de excelente qualidade reunido num terreiro, juntamente com numerosas bicicletas que os marinheiros dos navios se apressaram a recuperar.

À data da chegada dos navios portugueses encontrava-se fundeado no porto exterior um navio auxiliar australiano, e no porto interior uma corveta que tinham transportado um brigadeiro encarregado de receber a rendição dos japoneses e uma força que não excederia o efectivo de uma companhia. As forças japonesas resumiam-se a um destacamento de polícia especial, talvez de meia centena de homens que se ocupavam em deitar ao mar, a cerca de uma milha da costa, armamento e munições, vigiados pelos soldados australianos. Para isso utilizavam duas barças de desembarque. Uma terceira encontrava-se varada em terra com o motor avariado. A 29 de Setembro a corveta australiana deixou Dili.

O ANGOLA

O *Angola* transportava 973 soldados e 900 toneladas de carga militar. No dia seguinte ao da chegada a Dili começou o desembarque das viaturas do Exército, utilizando uma jangada que trazia a bordo, rebocada por um dos gasolinas do nosso navio.



A NOITE DA CONFUSÃO

Dois dias mais tarde, na noite de 30 de Setembro para 1 de Outubro, encontrando-me eu de Oficial de Dia, teve lugar uma ocorrência que mostra bem como, numa situação de tensão, um pequeno incidente pode transformar-se rapidamente numa tragédia.

Um pouco depois da meia-noite regressou a bordo, num dos gasolinas, o guarda-marinha Alfredo de Oliveira que tinha ido para terra com uma ronda de meia dúzia de homens em missão de polícia. Subitamente ouviu-se um tiro em terra! Poucos minutos decorridos apareceu o outro gasolina do *Bartolomeu Dias* com um oficial do exército empunhando uma pistola apontada às costas de um soldado japonês de braços levantados à sua frente. – Senhor oficial – disse ele dirigindo-se a mim que estava junto ao portaló – os japoneses estão a atacar o nosso parque de viaturas! Arranje-me alguém para levar este prisioneiro para bordo do *Angola* e gente para reforçar a nossa guarda! Pensando que não havia um minuto a perder, mandei o sargento de dia arranjar um voluntário para tomar conta do japonês e disse ao Oliveira para voltar para terra com a patrulha, que ainda estava a desarmar, e ir dar uma ajuda ao pessoal do Exército. Instantes depois apareceram na tolda várias praças ávidas de entrar na “guerra”. Escolhi um corpulento cabo fogueiro que mandei armar com pistola e encarreguei-o de tomar conta do “prisioneiro” japonês e de o levar para o *Angola*, após o que mandei seguir para terra o outro gasolina levando a nossa ronda e o oficial do exército. Seguidamente dei ordem ao sargento de dia para ir à coberta e, sem alarme, acordar o pessoal da força de desembarque e mandá-lo armar e seguir para a tolda. Fui então dar conhecimento ao Imediato e ao Comandante do que se estava passando tendo ambos aprovado o meu procedimento.

O transporte para terra dos dois pelotões que constituíam a força de desembarque foi feita rapidamente nos gasolinas do navio.

Cerca das duas da manhã a ronda e os pelotões regressaram a bordo com a informação de que a situação em terra estava sob controlo, que não tinha havido nenhum ataque dos japoneses, mas que haviam encontrado um soldado japonês morto e outro gravemente ferido que tinha sido levado para o hospital e posteriormente para o *Zarco*.

O que se passara foi mais ou menos o seguinte: alguns soldados japoneses que se dirigiam para os seus alojamentos tinham tentado atravessar o local onde se encontravam as viaturas do nosso Exército guardadas por uma secção de landins. Uma das sentinelas ter-lhes-á mandado fazer alto. Como eles não tivessem feito caso da intimação disparou atingindo mortalmente um deles. Os outros puseram-se em fuga em várias direcções escondendo-se alguns entre a vegetação. O tiro e a movimentação inesperada dos soldados japoneses fizeram crer aos militares do nosso Exército que se encontravam em terra que estavam sendo alvo de um ataque premeditado.

Nessa noite, ainda havia um grupo de marinheiros do *Zarco* que se encontrava em terra, junto à ponte-cais, tomando o fresco. Quando ouviram o tiro e começou a correr o boato de que os japoneses estavam a atacar, não estiveram com meias medidas, agarraram em paus e pedras e, juntando-se aos poucos militares portugueses que estavam em terra, meteram-se pela noite dentro à caça deles! E logo muitos outros saíram do navio para se lhes juntar. Todos os japoneses que estavam nas imediações foram agarrados, provavelmente sem grandes cerimónias, e levados para junto de um armazém que havia em frente à ponte-cais onde ficaram sentados no chão, encostados a uma parede, iluminados pelo projector do navio.

Infelizmente, no calor da caçada um dos marinheiros do *Zarco* feriu gravemente um soldado japonês com várias navalhadas. Não havendo no hospital de Dili nem no *Zarco* condições para o tratar, acabou por ser levado para bordo do *Bartolomeu Dias* onde foi operado pelo doutor Nobre Leitão, auxiliado pelo doutor Cardoso Martins. Mas como as Feridas eram profundas e tinham atingido órgãos vitais não conseguiu sobreviver. Poderá ter sido a última vítima da guerra do Pacífico.

Na manhã seguinte o Governador ofereceu um almoço ao brigadeiro australiano para o qual, estranhamente, não foi convidado o comandante Armando Ferraz. É provável que na sequência desse almoço tenham tido lugar conversações entre as nossas autoridades e o brigadeiro australiano. O certo é que, ao fim da tarde, apareceram vários camiões que levaram os japoneses e os australianos para o Timor holandês.

O DESEMBARQUE DAS TROPAS



O desembarque das tropas metropolitanas

A 2 de Outubro, se não estou em erro, desembarcou do *Angola*, utilizando os salva-vidas do navio, rebocados pelos nossos gasolinas, a companhia de landins. À medida que iam chegando a terra os pelotões formavam na praia. Por fim desembarcou a bandeira com a respectiva escolta sendo recebida pela força com as honras devidas, incluindo a marcha de continência tocada pelo terno de clarins. Em seguida a companhia marchou garbosamente em direcção à cidade. Um espectáculo bonito.

No dia imediato desembarcaram as tropas metropolitanas. Fizeram-no atabalhoadamente, com os soldados ajouçados com sacos, malas e espingardas seguindo em grupos para os seus aquartelamentos sem qualquer ordem nem organização.

Decorridos mais alguns dias vimos passar em direcção à residência do Governador uma coluna de guerreiros timorenses armados com as suas armas tradicionais e empunhando numerosas bandeiras portuguesas, que tinham conservado escondidas durante a ocupação japonesa. Vinham afirmar ao novo Governador a sua lealdade a Portugal.

A reocupação do Timor português estava concluída.

A “GUERRA” DAS PREPARATIVAS

Para quem não é da Marinha direi muito resumidamente que a “preparativa” é uma bandeira de sinais que se usa durante as cerimónias do içar e do arriar da bandeira.

Provavelmente por falta de alojamento em terra, o brigadeiro Varejão continuou embarcado no *Zarco* até ao dia 12 de Outubro pelo que este navio conservava içado o distintivo de comandante-chefe. O *Bartolomeu Dias*, por seu lado mantinha içado o distintivo de comodoro da força naval.

Considerando-se cada um deles superior ao outro, içavam ambos a “preparativa”. Como se pode calcular, o facto de serem içadas duas preparativas, o que significava que não havia coordenação entre os chefes, o que aliás era verdade, deu origem a acesas polémicas entre os oficiais.

A hora do içar da bandeira tem lugar sempre às oito horas da manhã em qualquer parte do mundo; a hora do arriar da bandeira coincide com o pôr do Sol que, como se sabe, é diferente para cada lugar da Terra. Compete ao oficial de navegação, quando não existem tabelas impressas, calcular a hora do pôr do Sol. O chefe do Serviço de Navegação do *Bartolomeu Dias* era o 1.º tenente Adelino Vieira que naturalmente delegou o cálculo da hora do arriar da bandeira no seu adjunto que era o 2.º tenente Caçola Barata. Este, por sua vez, delegou essa tarefa no guarda-marinha adjunto ao Serviço de Navegação que nesse mês era o Grincho. Por azar deste chegou um dia em que as “preparativas” do *Bartolomeu* e do *Zarco* foram içadas a horas diferentes! Grande escândalo e grande chacota! Era evidente que um dos dois navios se tinha enganado no cálculo da hora do arriar da bandeira.

E logo se constatou que o erro tinha sido do *Bartolomeu Dias*, o que deixou o comandante Ferraz, como se pode calcular irritadíssimo. O Grincho foi severamente admoestado mas julgo que não chegou a ser castigado.

OS TRÊS GOVERNADORES

Dizia-se de brincadeira que em Timor havia três Governadores: o “verdadeiro”, que era o que ainda estava em funções, o “falso”, que era o que tinha vindo de Lourenço Marques no *Bartolomeu Dias*, e o “flutuante”, que era o brigadeiro Varejão que continuava embarcado no *Zarco* e cuja carta-patente de comando lhe conferia supremacia, em certas circunstâncias sobre as autoridades civis. Não havendo mais nada que fazer crescia a má-língua e o derrotismo.

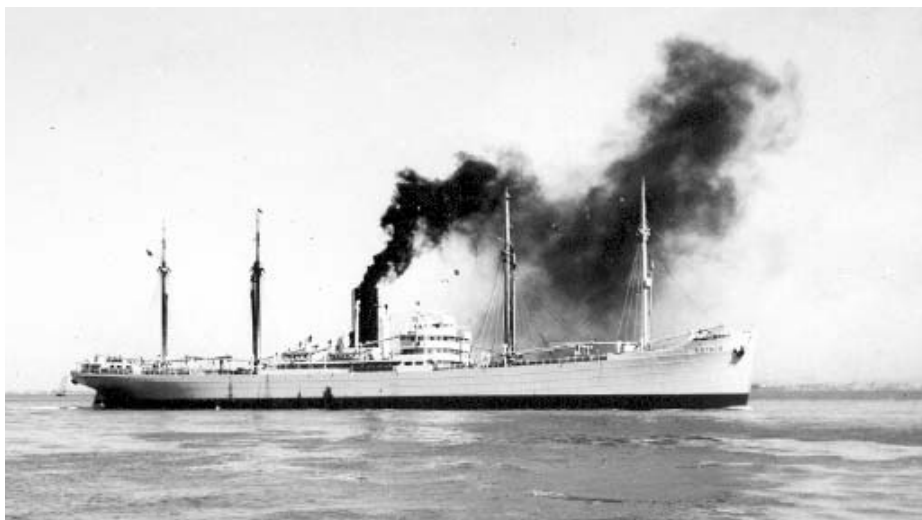
A DESCARGA DO SOFALA

Como dissemos, quando foi recebida a ordem de os navios seguirem para Timor e Macau, o *Afonso de Albuquerque* encontrava-se em Durban a fazer fabricos pelo que só conseguiu chegar a Dili a 3 de Outubro. A 7 foi mandado seguir para o enclave de Ocussi a fim de formalizar a sua reocupação, tendo regressado a 9.

No dia 3 de Outubro sobreveio vento forte que fez garrar o *Angola* e o levou a encostar ao baixo oeste da baía. Acabou por se safar pelos seus próprios meios e passou para o porto exterior de onde só voltou no dia 6. Como não havia em Dili nem batelões nem rebocadores era imperioso que a descarga do material dos navios mercantes se fizesse no porto interior por meio de uma jangada puxada por cabos ora para terra ora para o navio.

O SOFALA

A 9 de Outubro chegou o *Sofala* transportando mais 1250 soldados e 4100 toneladas de carga destinadas tanto ao Exército como às autoridades civis. Conhecedor do que se passara com o *Angola* e sendo um navio muito maior, o capitão do *Sofala* decidiu conservar-se no porto exterior. Nos dias 10 e 11 de Outubro foi efectuado o desembarque das tropas que tinha a bordo utilizando os escaleres do navio rebocados pelos gasolinas dos avisos. O problema era o desembarque do material. No dia 16 o capitão do *Sofala* fez um rádio para Lisboa informando que nem ele nem o capitão de bandeira assumiam a responsabilidade de levar o navio para o porto interior. Informava mais que em Dili não havia rebocadores nem batelões e que, por isso, o desembarque do material deveria demorar para cima de dois meses. O Comandante-Chefe ainda era mais pessimista e calculava que a descarga do *Sofala* utilizando os escaleres levaria cerca de quatro meses!



A única solução para sair do impasse, era utilizar as barcaças que os japoneses tinham deixado em Dili. Tinham aqueles construído, num local em que o arvoredo chegava junto à praia, três rampas par recolha das barcaças fora da vista dos aviões. Essas rampas tinham uma espécie de carris de madeira sobre os quais as barcaças deslizavam. Na extremidade de cada rampa havia um toco guincho manual, de madeira, que servia para as alar. Depois de terem terminado o serviço de deitar as munições ao mar os japoneses tinham colocado as barcaças nas rampas como faziam habitualmente.



Segundo se pode ler no relatório do comandante do *Bartolomeu Dias* o brigadeiro australiano terá oferecido as barças ao Governador de Timor. Lembrou-se então o brigadeiro Varejão de as utilizar para o desembarque do material do *Sofala* e encarregou o seu destacamento de Engenharia de as pôr na água. Mas as barças eram muito pesadas e, além disso, os carris de madeira em que estavam assentes encontravam-se bastante deterioradas. Por mais que os soldados da companhia de landins as puxassem por cabos elas não se moveram, o que levou o brigadeiro a passar a “batata quente” para a Marinha. E como na cadeia de comando quem está no fim da linha é sempre o guarda-marinha, acabei por ser eu o encarregado de as pôr na água.

Tentei fazê-lo, tal como os militares, por meio de cabos puxados pelos landins mas não tive mais sorte do que eles.

Hoje reconheço que o que devia ter feito era, muito simplesmente, fundear o ferro que as barças tinham à popa a certa distância da praia e, seguidamente, alar pela respectiva espia de aço com o guincho que tinham para esse fim. Era, certamente, o processo usado pelos japoneses. Acabou por me valer o engenheiro Virgílio, chefe de máquinas do *Bartolomeu Dias*, que apareceu com dois fortes “macacos” cedidos pela Engenharia do Exército com que lhes levantou um pouco a proa. Foi então possível fazê-las deslizar para a água por entre as aclamações dos landins!

A 16 de Outubro o *Afonso de Albuquerque* passou para o porto interior. Uma das barças foi-lhe entregue, e a outra ficou a cargo do *Bartolomeu Dias*, sendo os motores da primeira postos a funcionar por uma equipa de maquinistas dirigida



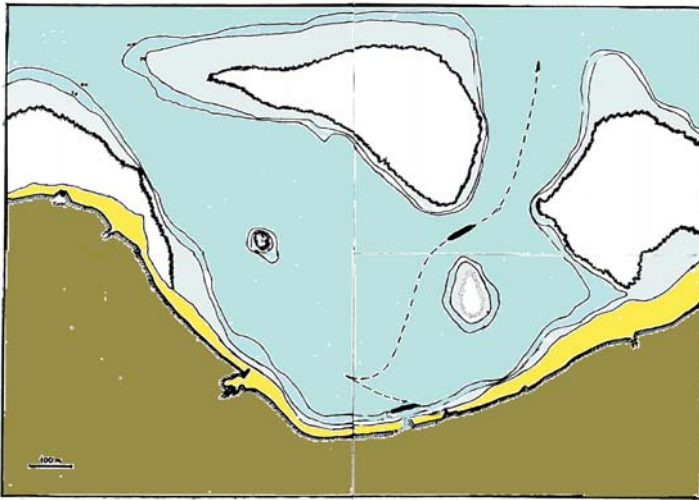
pelo tenente Alberto Fernandes, e os da segunda, por uma equipa de maquinistas dirigida pelo tenente Zodíaco.

A 23 de Outubro o *Bartolomeu Dias* seguiu para Port Darwin, a fim de se reabastecer de combustível, só regressando a Dili a 31. Por essa altura começou finalmente o desembarque do material do *Sofala*.

Desde o nascer ao pôr do Sol as duas barcaças conservavam-se num rodopio constante entre aquele navio e a praia. A terceira barcaça, cujo motor não foi possível pôr a funcionar, foi utilizada esporadicamente como batelão, rebocada pelos gasolinas dos navios. A operação demorou apenas 21 dias, o que representou um esforço notável da parte dos nossos marinheiros. Aliás o que condicionou o tempo que levou o desembarque do material não foi o débito das barcaças mas sim a retirada do que era trazido por estas e que se ia acumulando na praia. Recordo-me de que a última viagem foi feita pela barcaça atribuída ao *Afonso de Albuquerque* que, no regresso a bordo, levava arvorada uma improvisada bandeira branca, feita com um lençol, em que os marinheiros tinham escrito a tinta preta o número 100, número este que no antigo Regimento de Sinais da Armada correspondia ao sinal "A Armada Nacional Cumpriu o Seu Dever"! E neste caso foi mesmo verdade!

O LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO

De regresso da ida a Port Darwin resolveu o comandante Ferraz, mandar fazer um levantamento expedito do porto de Dili de que não havia qualquer carta porme-



O Zarco passando entre os 2 baixos de coral

norizada. Foi encarregado de dirigir esse trabalho o 1.º tenente Adelino Vieira que, era o oficial de navegação mais antigo dos três navios. Numa primeira reunião que teve lugar para esse efeito sugeri-lhe que em vez de um levantamento expedito, como fora ordenado pelo comandante, fizéssemos um levantamento completo já que dispúnhamos de cinco oficiais de navegação e sete guardas-marinhas da classe de Marinha. Concordou e ... encarregou-me de organizar o trabalho!

Felizmente havia na biblioteca do *Bartolomeu Dias* um excelente manual de hidrografia da Marinha Inglesa que, juntamente com os conhecimentos que tinha adquirido na cadeira de Hidrografia, regida pelo saudoso comandante Conceição e Silva, me permitiu resolver as dificuldades que a elaboração de um plano hidrográfico envolvia: instalação de um marógrafo, topografia da linha de costa, determinação rigorosa das coordenadas geográficas do porto de Dili, colocação de marcas em terra e sondagens no interior e no exterior do porto. Para os trabalhos em terra beneficiamos do excelente material que nos foi emprestado pela Engenharia do Exército.

Entrou-se então numa fase de trabalho intensivo para as equipas de oficiais e de guardas-marinhas encarregados das sondagens. O *Bartolomeu* e o *Zarco* forneciam, cada um, uma embarcação a remos onde iam um oficial e um guarda-marinha com os respectivos sextantes para levar a embarcação ao ponto desejado. A colaboração do *Afonso de Albuquerque* foi bastante reduzida por, entretanto, o navio ter sido mandado seguir para Macau.

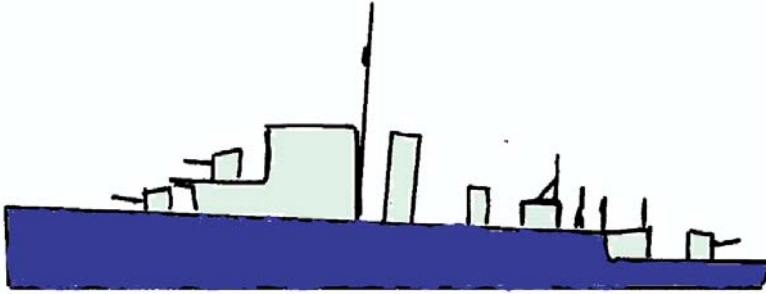
Entre 1 e 28 de Novembro foram efectuadas cerca de mil e setecentas sondagens das quais só uma parte veio a figurar na carta que foi mais tarde publicada para não prejudicar o seu aspecto gráfico.

O REGRESSO

O primeiro navio a receber ordem para deixar Timor foi o *Afonso de Albuquerque* que a 5 de Novembro zarpou com destino a Macau onde chegou a 24. O segundo foi o *Zarco*, mandado regressar a Lisboa trazendo todos os guardas-marinhas que se encontravam em Timor, que nessa altura eram apenas os que tinham sido atribuídos a esse navio e ao *Bartolomeu Dias*, entre os quais eu me encontrava.

A largada do *Zarco*, que teve lugar a 7 de Dezembro, ficou assinalada por uma “pacholice” do comandante Zola. Tendo mandado pedir uma cópia em papel vegetal do plano hidrográfico que tínhamos feito, resolveu sair, não pela saída normal do porto, entre a ponta do baixo ocidental e a terra, mas sim pela passagem que existe entre os dois baixos de coral! Para isso tinha-se limitado a mandar colocar uma pequena bóia na extremidade de um deles. Como tinha sofrido recentemente um enfarte do miocárdio estava proibido pelo médico de fazer esforços. Subiu à ponte vagarosamente, de roupão, e começou a dar as vozes necessárias

para a manobra em voz baixa que o encarregado de navegação, tenente Caxaria, ia repetindo em voz alta para o leme e para as máquinas. O navio afastou-se suavemente da frágil ponte-cais a que tinha estado atracado e aproou aos baixos, por certo acompanhado pelos olhares surpresos do comandante Ferraz e da guarnição do *Bartolomeu Dias*. E com a maior naturalidade, passou entre ambos! O comandante Zola, com um sorriso malandro, desceu para o camarote. Eu, respirei fundo.



A pintura do *Zarco*

Como o *Zarco* tinha estado atracado e não fundeado muitos dos membros da sua guarnição tinham apanhado paludismo. O comandante vinha retido no camarote pelas razões atrás apontadas. O imediato e cerca de metade dos oficiais e guardas-marinhas vinham também doentes. Mas como o número destes últimos era elevado não houve qualquer dificuldade em organizar a escala dos quartos.

Nesse tempo os comandantes faziam questão de chegar a Lisboa com o navio pintado de fresco e os amarelos a brilhar como se se tratasse de um iate de recreio, apesar de saberem que algumas semanas depois o navio iria entrar em fabricos e que a pintura ficaria irremediavelmente inutilizada. Daí que durante a viagem o trabalho principal da guarnição tenha sido pintar o navio. O pior, no caso do *Zarco*, é que não havia em Port Darwin tinta cinzenta pelo que só tinha sido possível adquirir as tintas usadas pelos navios australianos: azul-marinho muito escuro para o costado e verde alface muito clarinho para as superestruturas.

Recomendaria o mais elementar espírito de economia que, nestas circunstâncias, se tivesse desistido da pintura que se sabia de antemão teria de ser substituída após a chegada a Lisboa. Mas o comandante Zola, mais uma vez, não enjeitou a oportunidade de fazer uma “pacholice” entrar no Tejo com o navio pintado com cores que até então nenhum outro tinha usado ou viria a usar.

Ao contrário do que estava inicialmente previsto a viagem foi feita pela rota do Suez e não pela rota do Cabo, tendo o navio escalado somente Colombo e Port Said. O Mediterrâneo ainda se encontrava infestado por campos de minas. Por isso tivemos de adquirir em Port Said cartas de navegação actualizadas para o podermos atravessar com relativa segurança. O ponto crítico era a passagem entre a Sicília, por um lado e Malta e Pantelaria pelo outro, fora da vista de terra, através



de um canal dragado relativamente estreito, o que exigia uma navegação astronómica rigorosa, tarefa de que o tenente Caxaria se desempenhou brilhantemente. À entrada do referido canal encontravam-se alguns navios mercantes a pairar, provavelmente pouco seguros da sua posição, à espera de alguém que fosse à frente. Desnecessário será dizer que aproveitaram a boleia do *Zarco*, o que nos encheu de orgulho.

A 16 de Janeiro de 46 fundeamos ao romper do dia em São José de Ribamar para preparar o navio para a chegada. Foi então içada no mastro uma flâmula de 21 metros de comprimento correspondente a outros tantos meses de comissão.

O *Bartolomeu Dias* regressou ao Tejo a 5 de Janeiro de 47 com 23 meses de comissão que incluiu, além da estadia em Macau, uma ida às Filipinas, outra Timor e a permanência de cerca de dois meses em Goa.

O *Gonçalo Velho* conservou-se em Macau até 2 de Julho de 46. Nessa data largou com destino a Goa onde permaneceu mais oito meses. Chegou a Lisboa a 30 de Maio de 47 com 26 meses de comissão.

O *Afonso de Albuquerque*, trazendo na sua bagagem uma prolongada estadia em Macau, duas idas a Timor e uma curta estadia em Goa foi o último a regressar a Lisboa, a 12 de Junho de 47, com 28 meses de comissão cumpridos.

Por essa altura já se tinha desvanecido o receio que o Governo Português sempre tivera de que no final da guerra nos fosse tirada qualquer das colónias, sobretudo as do Oriente. É certo que a Armada não contribuiu directamente para que isso não tivesse acontecido mas não pode haver dúvidas que foi um dos elementos que, com a sua presença, no momento certo, mais contribuiu para o rápido restabelecimento da normalidade.

EPÍLOGO

Após a dissolução do grupo de Avisos que tinham ido para o Extremo Oriente o Major General da Armada, por despacho de 17 de Maio de 1947, louvou em Ordem da Armada todos os comandantes, oficiais, sargentos e praças que haviam feito parte das suas guarnições.

Em 12 de Julho, foi a vez de o Director dos Serviços de Hidrografia, Navegação e Meteorologia Náutica, em louvor publicado na Ordem da Armada, louvar todos os oficiais e guardas-marinhas que haviam tomado

parte na elaboração do plano hidrográfico do porto de Dili, plano esse que foi posteriormente publicado pelos referidos Serviços.

A todos os oficiais, sargentos e praças que fizeram parte das guarnições do *Bartolomeu Dias*, do *Afonso de Albuquerque* e do *Gonçalves Zarco* viria a ser concedida, algum tempo depois, a Medalha Comemorativa de Comissões de Serviço Especiais com a legenda “Timor”.

E assim foi posto ponto final ao processo da reocupação de Timor e da normalização da situação em Macau, Goa, Damão e Diu, terras perdidas nos confins do Oriente, que continuaram a viver até há bem pouco tempo à sombra da bandeira portuguesa e que continuarão a viver para sempre no coração dos marinheiros que tiveram a sorte de por lá passar em longas comissões de serviço.

Referências:

Arquivo Central da Marinha, Caixa 1404, “Quanza”, “Sofala”.

Idem, Caixa 1394, “Bartolomeu Dias”, Relatório do Chefe do Serviço de Navegação.

Idem, Núcleo 209 nº 200 6-XIX-10-3, Relatório do Comandante do “Bartolomeu Dias” 40/45.

Núcleo 224-2773-Loc. TEC-IX-3-8, Recuperação de Timor.

Fotografias dos Navios da colecção do Capitão M.M. Ferreira dos Santos.

LANÇAMENTO DO LIVRO A GUERRA DA SUCESSÃO – D. PEDRO E D. MIGUEL DE CHARLES NAPIER

*Apresentação pelo Académico
José Rodrigues Pereira, em 5 de Julho*

A *Crónica Constitucional* de 11 de Junho de 1833, uma espécie de Diário da República da Regência Liberal no Porto, publicava um Decreto em que nomeava o *vice-almirante Carlos Ponzo* para o cargo de *comando em chefe da Esquadra liberal*.

Carlos Ponzo era o pseudónimo de Charles Napier, oficial da Armada Real Britânica que se distinguira em diversas campanhas pela sua capacidade de comando, a sua coragem e a sua excentricidade. Substituíu o almirante Sartorius, também inglês, cuja passividade desagradava a D. Pedro.

Nessa época a Guerra Civil, que geralmente designamos por *Lutas Liberais* encontrava-se num impasse pela inépcia de ambos os contendores.

Tendo desembarcado no continente, junto à praia de Pampelido em 8 de Junho de 1832, sem qualquer oposição, o exército liberal entrou no Porto e ocupou Gaia também sem qualquer reacção dos exércitos miguelistas bem mais numerosos.

A recepção no Porto não foi a apoteose que D. Pedro esperava, talvez pelo fraco efectivo militar apresentado, e os liberais limitaram-se a ocupar a cidade onde mais tarde os miguelistas os iriam cercar, refeitos da surpresa do desembarque.

Passados doze meses mantinha-se a situação. D. Pedro cercado no Porto pelos exércitos do seu irmão; mas estes não conseguiam vencer a resistência dos defensores nem a esquadra conseguia bloquear o Porto e impedir os abastecimentos à cidade que, na fase mais difícil do conflito tiveram de ser efectuados em costa aberta desembarcando todo o material – armas, munições, mantimentos, homens, etc. – entre a Foz e o Castelo do Queijo.

Foi o espírito arrojado do novo comandante da esquadra que faria modificar o curso do conflito e levar os apoiantes de D. Pedro ao triunfo. O plano da Expedição ao Algarve é atribuído a Napier e apesar de alguns pareceres negativos dos seus conselheiros, D. Pedro apadrinha a ideia e, após muitas resistências, a esquadra larga rumo ao Sul em 21 de Junho com 1500 homens a bordo sob o comando do Duque da Terceira.

Desta expedição resultará, sucessivamente, o desembarque em Cacela, a conquista do Algarve, a derrota da esquadra miguelista, a travessia do Alentejo pelo exército de Terceira, a conquista de Setúbal e a entrada em Lisboa dos Liberais a 24 de Julho de 1833. Toda esta actividade fora baseada no apoio da esquadra de

Napier que no mar seguia o avanço do exército. Tinham passado trinta e três dias desde a largada do Porto...

Apesar da conquista da capital, a guerra iria prolongar-se até meados do ano seguinte, quando a assinatura da Convenção de Évora-Monte (27 de Maio) pôs fim ao conflito. Terminavam 8 anos de lutas militares (1826-1834) mas iriam seguir-se 20 anos de instabilidade política e social (1834-1854).

O livro que hoje se apresenta, da autoria do homem que conduziu as operações navais dos liberais, decisivas para a vitória final, descreve todas as campanhas militares desta guerra desde a morte de D. João VI (10 de Março de 1826) até à morte de D. Pedro IV (24 de Setembro de 1834). É a visão de um estrangeiro não só sobre o conflito mas também sobre a sociedade portuguesa da época.

Publicado inicialmente em Inglaterra em 1836, teve a sua versão portuguesa editada em 1841 sob o título *Guerra de Sucessão em Portugal*. Constituído por dois volumes com 16 e 12 capítulos respectivamente, o autor mostra-nos uma visão diferente do conflito, relativamente aos autores portugueses que o descreveram.

O primeiro capítulo do volume 1 revê a história do conflito desde a morte de D. João VI até à chegada de D. Pedro aos Açores para assumir a Regência e o comando das operações.

No capítulo 2 anotam-se as primeiras medidas governativas do Regente ainda nos Açores e a preparação da expedição ao Continente. Aqui afirma o autor, referindo-se a D. Pedro: *Era o único português que eu tenha visto, que não entendia a palavra “amanhã” usual resposta dos portugueses, mesmo nas ocasiões urgentes, em que se carece de pronta decisão; na verdade, não fazer hoje nada do que se pode fazer amanhã, é o carácter preponderante dos portugueses; e nunca poderão ser uma nação, senão quando riscarem aquela palavra do seu dicionário.* O capítulo seguinte descreve-nos o conhecido *Desembarque do Mindelo*, que se fez em Pampelido, e a entrada dos liberais no Porto. Nos capítulos 4 a 9 são descritas as operações militares durante o Cerco do Porto com os sucessos e insucessos da resistência liberal naquela cidade. Referindo-se às primeiras operações militares Napier afirma que *infelizmente o imperador tinha à roda da sua pessoa conselheiros timoratos, incapazes e intrigantes, que paralisavam as operações militares (do conde) de Vila-Flor.*

A Guerra de Sucessão de D. Pedro e D. Miguel de Charles Napier Com introdução do Prof. Dr. António Ventura O capítulo 10 refere-se à chegada do autor ao Porto, à sua nomeação como comandante da esquadra e aos preparativos para uma expedição militar-naval, seguindo-se a descrição, aliás curiosíssima da decisiva Batalha Naval do Cabo de São Vicente (5 de Julho de 1833), faz hoje precisamente 172 anos, que terminou com a derrota completa da frota miguelista e a tomada de quase todos os seus navios – 2 naus, 2 fragatas e uma corveta – pelos liberais. Foi, pode dizer-se uma batalha de aniquilamento, porque um dos contendores perdeu todo o seu poder naval.

Como em todos os conflitos travados nesta área geográfica, o Poder Marítimo foi decisivo no seu desfecho; neste caso, para além de ter permitido a resistência do Porto, a vitória de Napier permitiu o apoio a Saldanha ao longo da sua progressão para Norte e na conquista da capital.

A este propósito escreveu Oliveira Martins que *Estrategicamente a vitória de Napier era a decisão da guerra. Sem navios D. Miguel não poderia vencer num país que é uma faixa litoral.*

Depois da descrição das conquistas no Algarve, da travessia do Alentejo, da conquista de Setúbal e da entrada em Lisboa (capítulos 11 a 13), o capítulo 14 refere-se à transferência da corte para Lisboa e conseqüente fim do cerco do Porto.

No segundo volume, cujos capítulos são numerados novamente de 1 a 12, e que nesta edição está reunido ao primeiro, são descritas as operações militares que então se passaram a desenrolar por todo o país no sentido de o fazer obedecer à regência de D. Pedro, sendo de salientar – capítulo 8 – as operações de conquista do Minho levadas a cabo pelo autor.

No último capítulo Napier faz uma série de considerandos sobre os erros cometidos por ambos os beligerantes e sobre a conseqüência desses erros no arrastar do conflito que, segundo ele poderia ter tido um desfecho mais rápido.

Diz, por exemplo, relativamente ao governo de D. Miguel:

O seu primeiro erro foi não ter derrubado de uma vez a regência da Terceira; fez-se, é verdade, uma tentativa, a qual falhou, mas poder-se-á supor, por um momento, que se os recursos de Portugal fossem empregados com energia, aquela insignificante ilha poderia ter-se sustentado mais de uma semana?

E mais adiante afirma:

Permitiu-se-lhes atravessarem de São Miguel para a costa de Portugal sem encontrarem um cruzador português. O general Cardoso consentiu que eles desembarcassem sem disparar um tiro, e Santa Marta abandonou o Porto sem o mínimo esforço.

Sobre a demissão do general miguelista Bourmont afirma Napier que foi *causada pelas intrigas dos ministros de D. Miguel, os quais, bem como os de D. Pedro, se julgavam pessoas monstruosamente capazes, e que entendiam mais da arte da guerra do que os marechais.*

Também as faltas dos apoiantes de D. Pedro são assinaladas pelo autor, como veremos a seguir:

Em lugar de comprarem duas más fragatas, e de fretar transportes para conduzir o exército, deviam, ou ter fretado ou comprado 10 navios “indiamen”, embarcado as tropas, e entrar de corrida no Tejo. Uma medida tão afoita teria paralisado o exército de D. Miguel, e ganhando a capital; o que teria acabado a guerra, contanto que os ministros soubessem como haviam de governar o país depois de o terem em seu poder.

Ainda sobre os ministros de D. Pedro, escreve Napier que *enquanto estiveram encerrados no Porto, não me consta que publicassem decreto algum próprio de um*

homem de estado, ou que tivessem a menor tendências para conciliar o partido oposto. E a propósito da conquista de Lisboa e transferência do governo para esta cidade afirma: Não hesito em asseverar que se tivessem ficado no Porto por mais um mês, e deixado Palmela, Terceira e a mim em Lisboa, a guerra estaria finalizada. Sobre a personalidade de D. Pedro escreve o autor que após a sua morte foi universalmente chorado por toda a nação. Até mesmo os miguelistas perderam nele um amigo; e se ele tivesse vivido eu acredito que Portugal estaria em uma situação muito diferente daquela em que actualmente se acha.

Deixei propositadamente para o fim a análise do capítulo 2 do 2.º volume em que Napier faz uma análise sobre a situação da Marinha e do *miserável estado* em que se encontra. Referindo-se à sua chegada a Portugal, escreve o autor que *comecei a trabalhar para remediar todos os males, e tive a loucura de pensar que nada era mais fácil; mas bem depressa achei que, desde o ministro até ao último amanuense todos se me opunham por toda a sorte de intriga tão bem sabida e praticada em Portugal.*

E mais adiante escreve referindo-se à organização superior da Marinha que *nos tempos antigos, o major-general [da Armada] estava tão completamente sujeito ao ministro que, para conservar o seu emprego, era obrigado a submeter-se a qualquer coisa que aquele ou os seus empregados julgassem a propósito, e como nenhum ministro entendeu jamais de objectos navais, facilmente se pode ajuizar do deplorável estado em que tinha caído a repartição naval.*

Sobre a reintegração dos oficiais que serviram com D. Miguel, escreve Napier:

O decreto que privava os oficiais que tinham servido D. Miguel dos postos que tinham obtido durante o tempo da usurpação, tinha completamente desorganizado a Armada. Capitães voltavam a ser tenentes, tenentes a guardas-marinhas e guardas-marinhas a voluntários, e assim consecutivamente...

Curiosa ainda a sua descrição do Arsenal de Marinha de Lisboa e de que transcrevo alguns trechos:

Ninguém que o não tenha visto pode formar uma ideia do estado do Arsenal naval de Lisboa; era o receptáculo para os cegos, os coxos e preguiçosos. Se um homem é impróprio para qualquer outra coisa, metiam-se empenhos para lhe alcançar um lugar no Arsenal. Viam-se (operários) a dormir em todas as direcções, e até mesmo aqueles que trabalhavam, tomavam especial cuidado de o fazer de modo que lhes fosse mais cómodo e mais agradável. A ineficácia e indolência dos operários do arsenal naval não passava em provérbio, e no tempo da Constituição de 1820 costumavam aqueles operários dizer que as cortes poderiam reformar quando quisessem, porém que jamais o poderiam introduzir no arsenal, e não se enganaram muito.

Sobre as reparações dos navios afirma ainda Napier: *e achei ser necessário apressar as operações dos meus amigos do arsenal, mandando que não saíssem dos navios no rio, enquanto os seus concertos não estivessem concluídos. Ao princípio riram-se disto, porém não se achando absolutamente tão bem acomodados*

como estavam em suas casas, puseram-se seriamente a trabalhar, notando ao mesmo tempo que tratá-los daquela maneira não era inteiramente constitucional.

No dia 16 de Outubro houve mudança de Ministério; vejamos como Napier nos descreve o facto:

Margiochi, um astrónomo ficou com a pasta da marinha e colónias; ele cuidava mais em estrelas do que em navios e colónias; além disso tinha pouca actividade e nunca estava perfeitamente acordado. Teria sido tão ridículo nomear-me a mim arcebispo de Braga como foi colocá-lo à testa da Armada.

Termino com mais uma afirmação do almirante Charles Napier que, passados mais de 150 anos se mantém terrivelmente verdadeira em toda a sua actualidade:

As finanças em Portugal tinham por muito tempo permanecido sem ordem alguma; e quando o governo se achava apertado por dinheiro, a repartição naval era sempre a primeira que padecia.

IRMÃOS HOSPITALEIROS DE S. JOÃO DE DEUS ALÉM-MAR: PRESENÇA, FUNÇÕES E MORTE

*Comunicação apresentada pelo Dr. Augusto
Moutinho Borges, em 5 de Julho*

Sobre a vida de S. João de Deus directamente relacionada com o mar, ou sua actividade associada, poucas referências há, exceptuando o momento em que este, por volta de 1537, atravessou o estreito de Gibraltar, vindo de Ceuta¹, uma frágil embarcação e foi acometido por uma tempestade. A descrição sobre este acontecimento está muito bem descrito por TRINCHERIA² quando relata “*Pasa S. Juan de Dios desde Ceuta a Gibraltar, y padece una gran Borrasca*”.

Relativamente à actividade militar de João Cidade, esta limitou-se como soldado a uma dupla investida contra os Turcos, ao serviço da monarquia espanhola. Também sobre este momento TRINCHERIA³ nos reproduz uma belíssima estampa, mais tarde invocada em azulejo no átrio do Convento-Hospital sito nas Janelas Verdes em Lisboa, e da qual D. Carlos Moreira de Azevedo fez já um belíssimo e exaustivo estudo⁴.

No entanto o nosso João de Deus, apesar de não ter grandes afinidades com a vida marítima, utilizou, em determinado momento da sua vida, uma expressão que aludia à infância em terras lusas, especificamente à localidade de nascimento em Montemor-o-Novo⁵, no longínquo ano de 1495. Referia-se, especificamente, ao regional *Jogo do Birimbao, três galeras e uma nau*⁶. Este é um jogo tradicional de Évora, circunscrevendo-se a um raio concêntrico de, aproximadamente, 50 km em torno da capital alentejana. A alusão comparativa do jogo é referida quando João Cidade entra em Granada com um molhe de lenha pelas costas, e uns rapazes troceiros o criticam. A forma de os chamar à razão foi através do jogo citado inte-

¹ BIVAR DE AZEVEDO 2005, pp. 104-105. O artigo remete-nos para a problemática de saber qual a família que foi ajudada por João Cidade quando esteve em Ceuta.

² TRINCHERIA 1773, p. 50.

³ TRINCHERIA 1773, p. 26.

⁴ MOREIRA AZEVEDO 2005, pp. 118-130.

⁵ BROCHADO 1950. Sugerimos a leitura desta imprescindível obra sobre S. João de Deus, para além das que incluímos na bibliografia.

⁶ *Jogo do Birimbao, três galeras e uma nau, Uma tradução portuguesa das cartas de S. João de Deus do século XVIII, A da I.*, in *Revista Hospitalidade*, n.º 100, Lisboa, 1960-61, pp. 214-217.

ressando-nos, para aqui, o porquê da taxativa referência, às *três galeras e huma não*, a uma actividade lúdica fora dos limites geográficos costeiros, mas localizada no interior da planície do Alentejo⁷.

Antes de avançarmos no tema proposto julgo ser necessário fazer, socorrendo-me de um apontamento cronológico, uma retrospectiva da vida e obra de S. João de Deus e do exemplo que nos deixou na área da hospitalidade, para melhor compreendermos as causas e motivos que levaram as Armadas e Exércitos ibéricos a requisitarem e utilizarem os serviços clínicos da Ordem e dos Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus, com os objectivos de tratar e cuidar dos doentes e feridos de guerra, quer na Europa, quer além-mar⁸.

CRONOLOGIA BREVE DA ORDEM HOSPITALEIRA DE S. JOÃO DE DEUS, E SUA RELAÇÃO COM OS HOSPITAIS MILITARES PORTUGUESES

- 1498** – A Rainha D. Leonor criou e findou as Misericórdias como instituição caritativa.
- 1521** – D. João III subiu ao trono de Portugal.
- 1527** – A estimativa populacional em Portugal foi avaliada em 1 200 000 habitantes.
- 1540** – João Cidade (João de Deus) instalou e abriu em Granada um Hospital, Espanha.
- 1549** – Fundação do Hospital em Toledo, Espanha.
- 1552** – Fundação do Hospital em Madrid, Espanha.
- 1557** – Regência de D. Catarina de Áustria, na menoridade de D. Sebastião.
- 1562** – Regência do Cardeal D. Henrique, em Portugal.
- 1565** – Fundação do Hospital de Lucena, Espanha.
- 1567** – Fundação do Hospital de Utreca, Espanha.
- 1568** – D. Sebastião subiu ao trono de Portugal.
- 1569** – Fundação do Hospital de Gibraltar, Espanha.
- 1570** – Fundação do Hospital de Córdova, Espanha.
- 1571** – Na Batalha naval de Lepanto encontravam-se Irmãos Hospitaleiros para cuidar dos feridos.
- 1572** – Fundação do Hospital de Nápoles, Itália.
- 1580** – Presença dos Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus no Castelo de S. Jorge, Portugal, para cuidar da guarnição espanhola, quer do exército, quer da Armada.

⁷ Sobre os jogos tradicionais ver a extensa bibliografia de Cameira SERRA.

⁸ CLAVIJO Y CLAVIGO 1950. É fundamental e imprescindível a leitura que o autor escreveu sobre o tema em análise.

- 1581** – Filipe II de Espanha foi aclamado nas Cortes de Tomar como Filipe I de Portugal.
- 1582** – Campanhas navais dos Açores onde seguiam a bordo Irmãos Hospitais para cuidar dos feridos.
- 1584** – Fundação do Hospital de Roma, na Ilha Tiberina, Itália.
- 1585** – Fundação do Hospital de Barrameda, Espanha.
- 1586** – Foi concedida à Congregação a categoria de Ordem. Fundação do hospital de Capra, Espanha. Fundação do hospital de Caltagna, Colômbia.
- 1587** – Fundação do Hospital de Villamartim, Espanha. Fundação do Hospital do Castelo de S. Jorge em Lisboa, Portugal.
- 1588** – Seguiam na Armada Invencível Irmãos Hospitais para cuidar dos feridos.
- 1591** – Fundação do Hospital de Osma, Espanha.
- 1594** – Fundação do Hospital de Palência, Espanha.
- 1596** – Fundação do hospital de Cartagena, Colômbia. Fundação do Hospital de Colômbia.
- 1598** – Filipe III subiu ao trono de Espanha e de Portugal, como Filipe II.
- 1606** – O vigário da vila de Montemor-o-Novo lançou, em nome do Arcebispo de Évora D. Alexandre de Bragança, a primeira pedra para a construção de um oratório na localidade onde nasceu João de Deus. D. Alexandre de Bragança era filho de D. João, sexto Duque de Bragança, e bisneto, pelo lado materno, de D. Manuel I, rei de Portugal.
- 1612** – Construção do Hospital Militar da Boa Nova, em Angra, na Ilha Terceira.
- 1619** – Fundação do Hospital de Jaen, Espanha.
- 1621** – Filipe IV subiu ao trono de Espanha e de Portugal, como Filipe III.
- 1624** – Fundação do Hospital da Baía, Brasil.
- 1629** – O Conde de Óbidos, D. António de Mascarenhas doou à Ordem Hospital de S. João de Deus um terreno contíguo ao seu palácio, na Rua das Janelas Verdes, para aí se fundar um Hospital *com o objectivo de se tratarem os nobres, os oficiais e os clérigos*.
- 1630** – Beatificação de S. João de Deus, pelo Papa Urbano VIII.
- 1632** – Fundação do Hospital de Paraíba, Brasil.
- 1633** – Fundação do Hospital de Pernambuco, Brasil.
- 1634** – Fundação do Hospital de Parmoa, Brasil.
- 1638** – Irmãos Hospitais integraram a armada luso-espanhola para a Índia para fundarem hospitais nessa colónia.
- 1640** – Revolução em Portugal contra o domínio Espanhol e ascensão da Casa de Bragança como reis de Portugal. A estimativa populacional em Portugal foi avaliada em 2 000 000 habitantes.
- 1641** – D. João IV ordenou que todos os religiosos espanhóis regressassem ao seu país. Foram criados, ao longo da raia, diversos *hospitais de campanha* para acudir aos feridos nas campanhas da Guerra da Restauração.

- 1643** – Fundação do Hospital de Elvas, Portugal. Fundação do Hospital de Valença do Minho, Portugal.
- 1644** – Fundação do Hospital de Olivença, Portugal. Batalha de Montijo.
- 1645** – Alvará régio onde se incumbem os Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus de administrar e organizar os *Reais Hospitais Militares* no reino de Portugal.
- 1646** – Fundação do Hospital de Monção, Portugal.
- 1647** – Frei António de Gouveia publicou a obra *Historia de la Vida y Muerte del glorioso San Juan de Dios*, em Espanha.
- 1653** – Batalha de Arronches.
- 1656** – Regência de D. Luísa de Gusmão.
- 1657** – Fundação do Hospital de Vila Viçosa, Portugal.
- 1658** – Foi reeditada em Portugal a obra *Historia de la Vida y Muerte del glorioso San Juan de Dios*, dedicada a D. João de Mascarenhas, 2.º Conde da Torre, mais tarde 1.º Marquês de Fronteira.
- 1659** – Batalha das Linhas de Elvas.
- 1660** – Obras de ampliação e melhoramentos no Hospital do Castelo de S. Jorge em Lisboa, Portugal.
- 1663** – Batalha do Ameixial.
- 1664** – Batalha de Castelo Rodrigo.
- 1665** – Batalha de Montes Claros.
- 1667** – Batalha de Chaves.
- 1671** – Erecta a Província Portuguesa da Ordem Hospitaleira de S. João de Deus.
- 1681** – Os Irmãos Hospitaleiros fixaram-se na Ilha de Moçambique, África.
- 1683** – D. Pedro II subiu ao trono de Portugal.
- 1685** – Fundação do Hospital de Goa, Índia.
- 1686** – Fundação do Hospital de Baçaim, Índia.
- 1687** – Fundação do Hospital de Diu, Índia.
- 1689** – Fundação do Hospital do Recife, Brasil.
- 1691** – Promulgação da Bula de Canonização de S. João de Deus.
- 1695** – Fundação do Hospital de Damão, Índia, com obrigação de dar assistência aos militares e aos moradores.
- 1704** – Portugal tomou parte na Guerra da Sucessão de Espanha. Filipe V de Espanha declarou guerra a Portugal, entrando por Almeida para conquistar o reino luso.
- 1706** – D. João V subiu ao trono de Portugal.
- 1707** – O Hospital de Diu foi transferido para um convento que pertenceu aos Carmelitas Descalços, tendo sofrido obras de adaptação.
- 1731** – Fundação do Hospital da Cachoeira, na Baía, Brasil.
- 1732** – A estimativa populacional em Portugal foi avaliada em 2 143 000 habitantes.

- 1741** – Foi publicado em Portugal o primeiro livro de enfermagem para os hospitais militares *“Postilla Religiosa e Arte de Enfermeiro guarnecida com eruditos conceitos de diversos autores, pelo P. Fr. Diogo de Santiago, religioso de S. João de Deus, com que educou e praticou os seus noviços, sendo Mestre delles no convento de Elvas para perfeição da vida Religiosa e votos de Hospitalidade,…”*
- 1750** – D. José I subiu ao trono de Portugal.
- 1762** – Espanha declarou oficialmente guerra a Portugal com invasão da Beira. Os Reais Hospitais Militares, administrados pelos Irmãos Hospitaleiros, foram seriamente danificados e alguns encerrados ou transferidos para outras Praças de Guerra.
- 1763** – Foi retirado aos Irmãos Hospitaleiros a administração do Hospital Real de Moçambique.
- 1764** – A estimativa populacional foi avaliada em 2 400 000 habitantes.
- 1766** – Foi reedificado em Almeida o Hospital Real, sendo entregue a sua administração aos Irmãos Hospitaleiros.
- 1777** – D. Maria subiu ao trono de Portugal.
- 1792** – O Príncipe Regente D. João assumiu o poder efectivo do reino.
- 1792** – Início oficial da Regência de D. João VI.
- 1801** – A estimativa populacional foi avaliada em 3 000 000 habitantes.
- 1803** – Os Irmãos Hospitaleiros dirigiram-se ao Geral da Congregação Italiana para os tomar sob a sua jurisdição, o que não aconteceu.
- 1805** – Foi promulgado em Portugal o *“Regulamento para os hospitais militares de sua Alteza o Príncipe Regente Nosso Senhor, tanto em tempo de paz como em tempo de guerra”*.
- 1806** – Bloqueio Continental.
- 1807** – A estimativa populacional foi avaliada em 3 199 000 habitantes. Primeira Invasão Francesa. A Corte Portuguesa deslocou-se para o Brasil.
- 1809** – Segunda Invasão Francesa.
- 1810** – Terceira Invasão Francesa. Os Irmãos Hospitaleiros foram despedidos dos Hospitais Reais de Bragança e Miranda do Douro. O Provincial Fr. Álvaro de S. José Figueiredo fez uma exposição ao governo português onde salientou a acção caritativa dos Irmãos nos Hospitais Reais onde tem desempenhado as suas funções.
- 1813** – Após a retirada dos franceses os Irmãos Hospitaleiros tinham a seu cargo os Hospitais Reais de Elvas, Campo Maior, Moura, Estremoz, Castelo de Vide, Almeida e Valença do Minho, além de administrarem os Hospitais de Chaves e Lagos e trabalharem nos de Bragança e Miranda do Douro.
- 1815** – A estimativa populacional foi avaliada em 2 928 420 habitantes.
- 1816** – D. João VI subiu ao trono.
- 1820** – A estimativa populacional foi avaliada em 3 019 900 habitantes.

- 1821** – Regresso da Corte do Brasil para Portugal.
- 1826** – Regência de D. Isabel Maria em nome de D. Pedro IV. Regência de D. Miguel.
- 1827** – D. Miguel subiu ao trono.
- 1832** – Início da Guerra Civil.
- 1834** – Fim da Guerra Civil. D. Maria I subiu ao trono. Extinção das ordens religiosas e eclesiásticas em Portugal.
- 1835** – Extinção das ordens religiosas e eclesiásticas na Índia.

MAS COMO SE COMBATIA A DOENÇA EM PORTUGAL?

Das referências legais sobre a assistência em Portugal aos doentes e feridos temos como exemplo o Regimento do Hospital de Todos-os-Santos, objectivo final que foi o de incorporar numa só instituição a quase meia centena dos hospitais dispersos pela cidade de Lisboa.

É neste enquadramento que a fundação do Hospital em causa, em finais do séc. XV, constituiu um modelo da nova medicina hospitalar em Portugal, reconhecendo-se para as Caldas da Rainha um precursor deste empreendimento que passou a África, Ilhas Atlânticas, Oriente e Brasil⁹.

Neste contexto não devemos estranhar a regulamentação régia que acompanhou a Expansão, analisando com alguma proximidade conceitual o preconizado na Europa e que foi seguido na fortaleza entreposto de S. Jorge da Mina. A importância analítica deste entreposto é que esta construção foi a primeira edificação europeia na África Ocidental, motivo suficiente para ser seguido por todas as outras que se lhe seguiram¹⁰.

S. JORGE DA MINA

A presença de cuidados além-mar para com os doentes é já referida no “Regimento da Casas da Índia e da Mina” de 1509 e o de S. Jorge da Mina que nele controlou as disposições que regiam a vida administrativa, política, económica e social da fortaleza. Sendo uma fortaleza-entreposto poucos eram os seus locatários, não ultrapassando os cinquenta oficiais e uma dúzia de moradores e as comissões não podiam exceder os dois anos.

Além de um conjunto específico de actividades e hierarquias administrativas, *“a fortaleza dispunha de um serviço de saúde que funcionava sob a responsabili-*

⁹ SALGADO 1992, pp. 9-14.

¹⁰ A fortaleza de S. Jorge da Mina (hoje Elmina), construída pelos portugueses em 1482, é a primeira edificação europeia na África Ocidental, designadamente no Golfo da Guiné.

dade directa de um médico (“físico”) e cirurgião (“solergião”), assistido por um enfermeiro, um barbeiro-sangrador e um boticário. Nas casas em que a medicina ocidental se revelasse insuficiente ou falhasse, o médico da fortaleza mandaria buscar, com as devidas precauções e controlo policial, a farmacopeia tradicional africana.

Todos os doentes eram acolhidos num local da fortaleza organizado para servir de enfermaria. Ficavam aí até à cura completa, voltando em seguida para os seus alojamentos habituais. Também eram admitidos na enfermaria, quando doentes, os membros das equipagens dos navios de abastecimento vindos de S. Tomé ou de Portugal. Os doentes que necessitassem de cuidados prolongados, e cuja presença não fosse indispensável, eram repatriados para Portugal, logo que possível. Em caso de epidemia, especialmente a peste, o Regimento ordenava que as autoridades estabelecessem um acordo sanitário em volta da fortaleza.

As tarefas domésticas, na fortaleza, eram desempenhadas por quatro portuguesas solteiras, que serviam também de enfermeiras e trabalhavam na cozinha e na lavandaria, ajudadas por mulheres escravas”¹¹.

A REVOLUÇÃO DE 1640 E A IMPLANTAÇÃO DOS IRMÃOS HOSPITALEIROS

A Revolução de 1640 é historicamente reconhecida, em Portugal, como a Restauração da monarquia lusitana face à espanhola e trouxe, como consequência directa das acções bélicas entre os dois reinos, uma nova problemática peninsular quanto a questão do tratamento dos feridos e óbitos que surgiram nas campanhas militares e refregas de fronteira¹². Foi nesse sentido que El-Rei de Portugal, D. João IV, coadjuvado pelo 2.º Conde da Torre, D. João de Mascarenhas, incumbiram os Irmãos Hospitais de S. João de Deus de administrarem os Hospitais Reais Militares durante o período belicista que se instalou na Península Ibérica, entre 1640-1668.

O *esforço de guerra* teve de contar, e de forma muito concreta, com este novo potencial técnico e científico dos Hospitais Militares, que muito contribuiu para uma melhoria social e humana das tropas e comunidades, onde se fundaram os *hospitais de campanha*, com especial incidência nas Praças de Guerra de cariz abaluartado. Foi aí que se construíram de raiz, ou adaptaram *casas de sobrado*, com uma função específica de serem *hospitais militares para neles se cuidarem os feridos provenientes da arte de guerrear*, tal como nos é referido na documentação consultada.

Sabemos hoje, pela análise estudada em toma da assistência hospitalar, que foi perfeitamente definida e estruturada uma rede hospitalar militar ao longo da raia, denominados *Hospitais Militares de campanha*, e outros mais recuados, desig-

¹¹ BALLONG-WEN-MEWUDA 1996, p. 38.

¹² BORGES 2005, sobre o tema em questão sugerimos a leitura deste artigo e a obra de REIS 2005.

nados por *Hospitais Militares de retaguarda*, que permitiam, com algum segurança, fazer frente ao invasor que atravessava o reino com o fim de destituir os Braganças e voltar a unir a Península sob a mesma coroa. Na actualidade desenvolvemos a ideia da existência propositada de um conjunto de Hospitais Militares com a função de apoiar os embarcados, pois estavam localizados em centros urbanos portuários, tais como Caminha, Viana do Castelo, Lisboa, Lagos e Castro Marim, para além dos que se edificaram no longínquo Império.

Na historiografia, em geral, diluiu-se o conceito da rede hospitalar existente neste período, pelos inúmeros cuidados para com os feridos e homens de armas que lutavam pela causa da Dinastia Nova. Observando a mancha nacional existente dos Hospitais Reais Militares administrados e fundados pelos Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus, testemunhamos os cuidados da corte por esta área.

Os Hospitais Reais Militares, tal como as fortalezas abaluartadas que proliferaram pelo reino constituem um dos mais emblemáticos *emprendimentos de aparato*, pelo que não podemos dissociar a sua localização geográfica e espacial, urbana, arquitectónica e, sem dúvida a artística e cultural. Hoje, nesses mesmos edifícios que até ao presente subsistiram sob múltiplas funções, ficou-nos a arte decorativa, permanecendo incólumes os elementos de revestimento e artísticos, quer utilitários ou simplesmente estéticos, face ao conteúdo que implodiu por múltiplas situações de cariz nacional, regional ou local. Reforçando a nossa ideia, baseada no aprofundar constante do tema/documentação em análise, ficamos conscientes que daqui surgiu a primeira rede de saúde pública portuguesa, mesmo que a designação se proteja no conceito adstrito ao campo militar, ou seja; à Restauração.

E entendemos que foi com os Hospitais Reais Militares, administrados pelos Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus, que pela primeira vez em Portugal se instituiu uma verdadeira rede nacional de saúde pública. Verificamos que os mesmos métodos eram igualmente utilizados e praticados em todas as dependências hospitalares do reino tuteladas pelos Irmãos Hospitaleiros, em virtude dos ensinamentos serem administrados no Convento Hospital de S. João de Deus, em Lisboa, e irradiarem com os Irmãos Hospitaleiros para os restantes *hospitais de fronteira*. Reflexo deste exemplo encontramos, anos mais tarde e em 1741, *a Postilla Religiosa e arte de enfermeiro*¹³ escrita em português por um Irmão de S. João de Deus, mestre de Noviços do Convento Hospital de Elvas e tinha por finalidade ser um manual prático de trabalho para os enfermeiros que praticassem nos Hospitais Reais Militares do Reino. Esta é, até ao presente, a primeira obra escrita em português sobre o tema e que circulou pelos hospitais reais em Portugal.

Desde 1640 até 1834 os Irmãos Hospitaleiros foram os responsáveis directos pela administração dos reis hospitais militares em Portugal, data última fatídica

¹³ Obra fac-símile pela ALCALÁ em 2005, com Apresentação de Luís Graça e Introdução de Pe. Aires Gameiro.

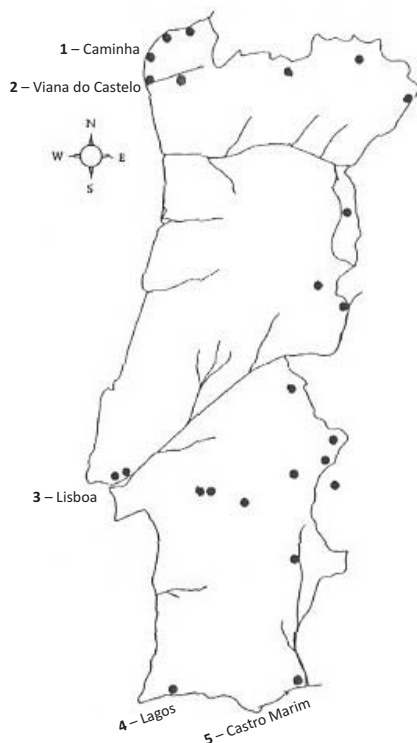
da exclausuração que terminou com tal hegemonia tutelar, ficando no presente um conjunto arquitectónico e artístico valiosos para a compreensão histórica da saúde em Portugal e da qual pretendemos, aprofundar para memória futura¹⁴.

O êxito que os Irmãos Hospitaleiros tiveram deve-se, essencialmente a dois factores:

I – Hospitalidade Joandeína

O Corpo administrativo do Hospital era reduzido.

- 1.º A coordenação sanitária era fundamentalmente organizada por um Irmão.
- 2.º O trabalho era rotativo, sem deixar as outras funções.
- 3.º O modelo do hospital não estava influenciado por outras instituições (ex. Estado, Misericórdias,...).
- 4.º As camas estiveram sempre ocupadas, sem ser em permanência, tipo serviço de urgências, 24 horas por dia.
- 5.º Mantinha um contacto directo com o doente.
- 6.º Tinha um papel e acção social tal como conhecer o meio social e económico da família do doente.
- 7.º O enfermeiro tratava o doente com caridade e humanidade.



Mapa 1 – Mapa de Portugal com a localização dos Reais Hospitais Militares distribuídos por Fronteira, Retaguarda e Portuários, 2005
(A. Moutinho Borges)

¹⁴ A metodologia utilizada fundamenta-se na análise e estudo da documentação existente nos Arquivos Portugueses e Espanhóis, quer de cariz nacional, quer de cariz religioso. Entendemos por documentação os textos manuscritos e impressos, a cartografia, mapas e imagens fotográficas e tudo o que directa e indirectamente esteja relacionado com o tema em questão.

Por razões de valorização da *história local* entendemos ser fundamental a análise dos *assentos paroquiais*, especificamente os óbitos, para compreendermos o impacto que teve na comunidade a presença estruturada dum hospital para, a partir desses dados isolados, fazemos um estudo comparativo entre as diversas Praças do Reino e constituirmos um percurso demográfico onde realça a influência destas unidades técnicas hospitalares com o meio.

- 8.º Analisavam socialmente o doente, estado civil (solteiro, casado, viúvo, doentes...).
- 9.º Eram hospitais privados fazendo apenas o que podiam.
- 10.º Havia normas que eram analisadas consoante os doentes.

II – Preocupações Profiláticas

- 1.º Evitar a proximidade dos corpos doentes.
Cada doente tinha uma cama.
- 2.º Conceitos clínicos sobre a prostituição.
Doenças venéreas.
Limpeza dos corpos (banhos).
Casas próprias.
Desviando mulheres públicas.
- 3.º Combate a pragas da época
(parasitas).
Extermínio de parasitas.
- 4.º Preocupação com os doentes mentais.

ILHAS ATLÂNTICAS

Uma das causas paradigmáticas da presença dos Irmãos Hospitaleiros alémar é o que analisamos nas ilhas atlânticas, especificamente na cidade de Angra do Heroísmo.

Os Açores desde cedo constituíram uma referência fundamental para o abastecimento náutico entre o Continente Europeu e as Américas. Durante a União Dinástica a cidade de Angra foi o grande centro geopolítico do arquipélago, tendo merecido a especial atenção da monarquia.

Por tal motivo, para além de se construir a fortificação de S. João Baptista na Ilha, em 1591, edificou-se um Hospital Militar, denominado da Boa-Nova, contíguo à ermida de sua invocação¹⁵.

Se o Hospital foi fundado pelos espanhóis é verdade que os portugueses, logo a seguir a 1640, o utilizaram para apoio às Armadas em trânsito da Europa para o Brasil e vice-versa, tal como se analisa na História Insulana *“Era grande o movimento de tropas, não só da guarnição da ilha como das tropas e armadas que a ela aportavam, para defesa e navegação, que fazia o trânsito comercial das Índias.”*¹⁶.

¹⁵ MENEZES 1932, diz *“Começa pois da parte da Ilha, a entrada para esta fortaleza em hũa Ermida de Nossa Senhora da Boa Nova, que tem seu Hospital para os doentes soldados do Castello, e com agua dentro e cerca capaz de tudo...”*, p. 15.

¹⁶ MENEZES 1932, p. 20.

As fortalezas de S. João Baptista e do Hospital Militar da Boa Nova estão perfeitamente associados, não se podendo separar na génese, considerando que a coroa sempre teve especial atenção para este equipamento militar. Mas para a Terceira há uma razão acrescida, pois a sua localização estratégica contribuía para uma riqueza e prosperidade “*em razão da frequência da armadas e frotas da Índia, Mina, Guiné, Brasil e d’outras muitas partes que ao ser porto vinham*”. Todos os anos vinha uma armada de Portugal e aqui se proviam dos víveres necessários estas armadas que tomavam comboio e gente para sua guarnição.

Interessa-nos, pelo tema em questão, saber quem eram os responsáveis pela gestão do Hospital da Boa Nova. Até ao momento não há grandes referências mas, pela sequência lógica de que os Filipes determinavam sobre esta matéria, estamos convictos que os enfermeiros seriam Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus. Ainda hoje existe na cidade de Angra a ermida de S. João de Deus, devoção que possivelmente surge nessa altura, tal como nos é induzido por CLAVIJO Y CLAVIJO ¹⁷.

Pelo *Regimento do Castelo de São João Baptista*¹⁸, datados de 20 de Setembro de 1669, encontramos as normas que vão reger o Hospital da Boa Nova e que são em tudo análogos aos preceitos do Alvará de 4 de Maio de 1645 e que nos diz “*que os religiosos exerçam a profissão de Médico, Sangrador, Capelão e Enfermeiros, assim como cada hospital deve ter um livro de receita e outro de despesa...*” e mais tarde alargado a todos os Hospitais Reais Militares, como se refere o Alvará de 1646: “*desejando Eu que esta comodidade dos meus soldados feridos especialmente os feridos se estenda pelas mais fronteiras do Reino...*”¹⁹.

ÁFRICA ORIENTAL

De forma a dar-se apoio aos portugueses que se encontravam na África Oriental ou em trânsito para o Oriente já em 1507, e para Moçambique, há referências de uma casa na fortaleza da ilha para agasalhar os doentes. Em 1545 o Vice-Rei D. João de Castro ali encontrou cerca de quinze enfermeiros a cuidar dos doentes e feridos. As falhas eram muitas, quer em medicamentos e roupas necessárias ao bom governo dos doentes.

Anos mais tarde, em 1562, o monarca português dava conta dos seus cuidados para com o Hospital de Moçambique, mandando-o aprovar com mésinhas, drogas de botica e o mais necessário para a cura dos doentes.

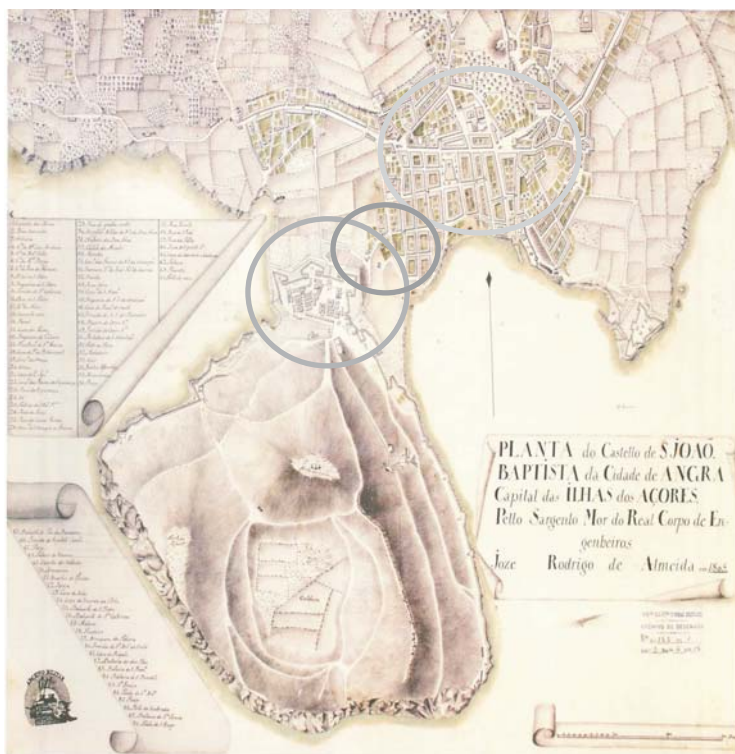
O governo do Hospital esteve entregue, desde 1622 a 1681, aos Jesuítas havendo, no entanto, algum desconforto para os enfermos ²⁰, tal como refere “*Em*

¹⁷ CLAVIJO Y CLAVIJO 1950, pp. 100-108.

¹⁸ MENEZES 1932, pp. 43-54.

¹⁹ AHM-Div1-Cx2-Sec12-Nº 3.

²⁰ CARVALHO 1950, p. 300.



Mapa 2 – Planta da cidade de Angra, 1805, in LEITE 2002, p. 49.



Foto 3 – Hospital Militar da Boa Nova, 2005 (Dr.ª Sandra Neves)

14 de Maio de 1675 os Jesuítas tinham recebido mil cruzados, o que chegara apenas para três meses e em 1676 Luís Furtado informou por ser obrigado a falar verdade, que estes hospitais era justo corressem pelos Religiosos de São João de Deus, porque só eles sabem ter cuidados dos enfermos e tratar da saúde deles, porque nesses de ordinario morre muita gente e as despesas que se faz, é de consideração''.

Em Agosto de 1681 Fr. João de Deus chegou à Ilha com quatro Irmãos sendo mais tarde aumentado o seu número com mais quatro Hospitaleiros. A Botica era abastecida pela Índia, o que se tornava impraticável tal como refere a diversa documentação existente sobre o tema²¹.

Pelo ano de 1735 continuavam a assistir ao pessoal das naus arribadas, função essencial pela qual ali se encontravam. No Arquivo Histórico Militar existe um belíssimo mapa da Ilha de Moçambique, onde se pode ver o Hospital Militar no Largo S. João de Deus²².

De Moçambique os irmãos foram para a Índia, onde começaram a cuidar dos doentes e feridos, antevendo-se que rapidamente começariam a construir uma rede de saúde para os portugueses, gentios e embarcados.

O hospital dispunha de cem camas e a igreja teve como patrono S. João de Deus. Ainda hoje podemos constatar que as antigas instalações hospitalares ainda continuam a ser utilizadas.

HOSPITAIS MILITARES NO ORIENTE

No Oriente, encontramos referências de Hospitais Militares administrados pelos Irmãos Hospitaleiros em cidades estratégicas do Zugarate: **Goa** – 1685, **Baçaim** – 1686, **Diu** – 1693 e **Damão** – 1695.

Nesses anos o total de doentes assistidos foi de; Goa, 100 doentes, 12 camas com 3 Irmãos; Baçaim, 400 doentes, 60 camas com 7 Irmãos e Diu, 100 doentes, 20 camas com 4 Irmãos²³.

De tal forma era fundamental a existência de um Hospital Real Militar nestas localidades que a coroa ordenou a transformação do Palácio da Pólvora, na cidade de Goa, para ter funções assistenciais.

O Palácio da Pólvora, em Goa, foi adaptado a Hospital Real Militar, tal como se apresenta na planta existente na Biblioteca do Palácio Nacional da Ajuda, Lisboa ²⁴.

²¹ ANDRADE 1958, pp. 77-89.

²² AHM-Div-3-47-AH2-5-18540.

²³ FILIPE 1980, p. 10.

²⁴ Publicada por CARITA 1996, p. 29. Também no Arquivo Histórico Militar existe uma aguarela com a localização do *Hospital d'El rei*, AHM-FP-59-3-919-81.



Foto 4 e 5 – Hospital da Ilha de Moçambique e Igreja do Hospital, onde se encontram as Armas da Ordem Hospitaleira de S. João de Deus, 2003 (Irmão José Paulo Simões Pereira, OH)

Pela legenda sabemos qual as funções a que se destinavam os espaços e quais os seus utilizadores; isto é qual a civil, religiosa e militar.

- A** – Enfermarias dos habitantes em que podem caber 170 pessoas
- B** – Enfermarias dos embarcados em que podem caber 70 pessoas
- C** – Enfermarias dos praças em que podem caber 50 pessoas
- D** – Enfermarias dos feridos em que podem caber 50 pessoas
- E** – Enfermarias dos menos maus e convalescentes em que podem caber 140 pessoas
- F** – Casa para o Capelão
- G** – Cano Real das águas imundas
- H** – Cozinha e Copa
- I** – Casas para Rouparia
- J** – Fornos e cozinha para os Físicos
- M** – Dispensa e casa do Dispenseiro
- N** – Casa para os Escravos e Moços
- O** – Cozinha para os fracos e feridos
- P** – Corredor das Cozinhas e Dispensa para os Enfermeiros
- Q** – Quintal para frangos e galinhas
- R** – Casa e uso da Botica
- S** – Casa para o Administrador
- T** – Comuns
- U** – Casas para os Enfermeiros

Analisando a planta constatamos que “a Sala dos subalternos e mais salas dos oficiais graduados devem ser em baixo nos quartos fronteiros como também as casas necessárias a uso dos Sangradores e serventes do mesmo Hospital, que devem ser nos quartos baixos”,²⁵. Pelo que podemos observar da orgânica do imóvel não era muito diferente do preconizado para outros Hospitais do Reino²⁶. No entanto realçamos algumas variações, de carácter social, específicas à hierarquia de castas no oriente tal como a “Casa para Escravos e Moços”, algo só possível nessa região, em África e no Brasil.

Também aqui encontramos referências tácitas quanto à existência de um “Quintal para frangos e galinhas”, tal como encontramos em Penamacor²⁷ para o Real Hospital Militar de S. João de Deus como complemento às dietas alimentares e já referido por Augusto Carvalho²⁸.

²⁵ CARITA 1996, p. 28.

²⁶ BORGES 2005, p. 614.

²⁷ BORGES 2005, p. 617. O Real Hospital Militar de S. João de Deus na Praça de Penamacor, tal como podemos analisar pela legenda in GEAEM, estava compartimentado em Capela, Sacristia, Enfermarias, Casa de Religiosos, Refeitório, quintais Campanário, Latrina e Porta Principal.

²⁸ CARVALHO 1950, pp. 238-240.

Em terras do Oriente, para além destes Hospitais Reais Militares, foram criados outros mais pequenos, de menores rendimentos e serviços, mas que tinham por finalidade apoiar os moradores, soldados e marinheiros que se encontravam nessas regiões ou quem a eles aportavam.

HOSPITAIS MILITARES NO BRASIL

A União Dinástica trouxe problemas conflituosos a Portugal e como consequência natural dos interesses comerciais, o Brasil foi diversas vezes assediado pelos povos do Norte Europeu com o intuito de o ocupar.

É nesse contexto que Armadas luso espanholas se deslocam ao Brasil para o libertar dos holandeses, transportando a bordo Irmãos Hospitaleiros que tinham por função prestar assistência médica durante a viagem e posteriormente ficarem encarregues de fundar e gerir Hospitais nas localidades para onde se dirigiam. As principais cidades e onde se fundaram hospitais, foi em S. Salvador da Baía – 1624, Paraíba – 1632, Pernambuco – 1633, Parnaíba – 1634 e Cachoeira na Baía – 1731.

Também no reinado de D. José, séc. XVIII, houve esperança que a colónia do Sacramento e Montevidéu fossem portuguesas, tendo-se pensado em as fortificar. Nesse sentido foi constituído um quadro do Estado Maior, onde podemos ver incluídos dois Padres da Companhia de Jesus, um Capelão Militar e dois religiosos de S. João de Deus para assistirem no Hospital que se haveria de edificar²⁹.

ASSISTÊNCIA HOSPITALAR AOS FERIDOS NO MAR

Há inúmeras referências quanto á participação dos irmãos Hospitaleiros nas batalhas e cuidados que tiveram para com os feridos, sendo a mais antiga a *Batalha de Lepanto*³⁰, em 1571. Mas os feridos não eram só tratados no mar, existindo os hospitais em cidades portuárias de grande posição estratégica, tal como já analisamos para o território Português. Ficamos com a certeza que os primeiros socorros eram realizados no mar e, posteriormente, os cuidados específicos a ter para com os feridos era realizado em terra, tal com analisamos no relatório da *Batalha de Matapan*, em 1717, “No dia 21 de Julho, pela manhã começou a formar-se uma linha de naus para começarmos a destruição final dos nossos inimigos...

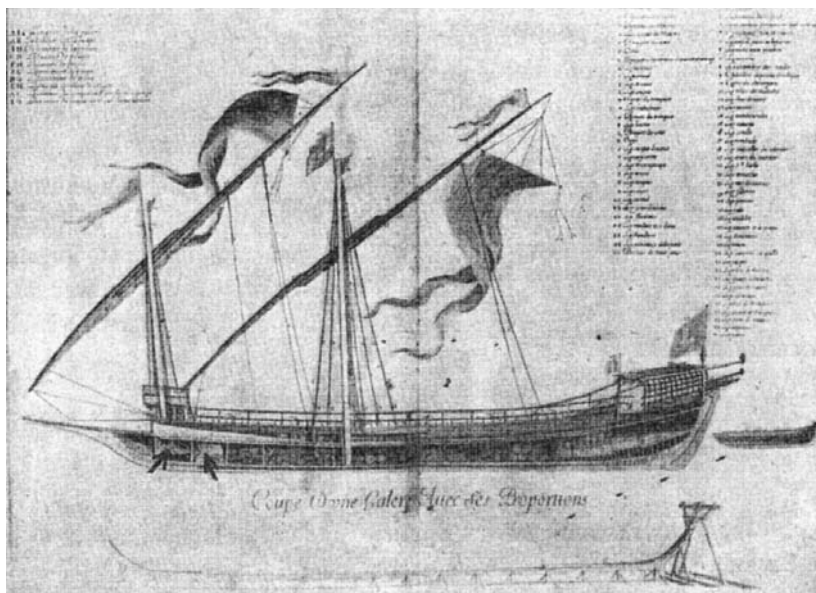
Depois de termos corrido com o tempo viemos avistar as costas de Tripoli, de cujo citio nos pacamos a Costa de Calábria, donde o nosso Conde de S. Lourenço ordenou, ao Capitão do borlote grande Jorge Mathias viesse trazer os feridos à

²⁹ CARVALHO 1950, p.301. Sobre este tema sugerimos a leitura de CARITA 1996, pp. 81-94.

³⁰ CLAVIJO Y CLAVIJO 1950, 147-148.

*Cidade de Medina, para os hospitais com ordem para lhes assistir com todo o necessário...'*³¹.

Desde cedo que a monarquia e o seu Conselho de Guerra tiveram em grande atenção a regulamentação para o bom governo dos seus feridos e dos locais onde era administrada a prática assistencial, assim como dos seus responsáveis técnicos. Pela pertinência do tema transcrevemos alguns dos Regulamentos que entendemos serem dos mais significativos para o que pretendemos ilustrar, *in* ROQUE³².



Estampa 6 – Corte de uma galera onde se pode observar a localização da Casa do Cirurgião, séc. XVI, *in* CLAVIJO Y CLAVIJO 1950, p. 58

Alvará de 20 de Fevereiro de 1708

212.º Ordenou que qualquer soldado, que por enfermidade se for curar ao hospital e que logo que sair d'elle se não for encontrar na sua companhia, seja preso como desertor, estando capaz de servir, p. 28.

Regimento do Conselho de Guerra

14.º Fará acudir promptamente aos hospitais, e que nos alojamentos haja o necessário para conservação dos soldados, e que se observe n'elles a lei militar, p. 31.

³¹ AHM-Div1-Sec3- Cx1-N.º 6, *Batalha de Matapan*, 19 de Julho de 1717, pp. 27-28.

³² ROQUE 2000, pp. 26-55.

**Regulamento de 24 de Março de 1736, relativo à Marinha de Guerra.
Regimento da boa ordem e governo que deve haver nos navios de Sua
Majestade.**

6.º Os soldados marinheiros, que deixem de ouvir missa, e faltarem às orações e doutrina, sem causa legítima, ou commeterem acções indecentes n'estes actos, serão presos em ferros por termo de três dias, sustentados a pão e água.

8.º Sua Majestade defende que não peça nem receba causa alguma dos marinheiros, soldados e mais gente da guarnição, doentes ou feridos com pena de o restituir, e de ser privado dos seus saldos.

9.º O Santíssimo Sacramento não poderá ser administrado aos doentes, sem que se avise primeiro o official que estiver de guarda,... p. 40.

34º Aquelles que furtarem ou consumirem os mantimentos dos doentes, pagaram quatropeado o seu valor, e serão tratados, p. 51.

CONCLUSÃO

Pelo que acabamos de ler concluímos que os Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus tiveram um papel fundamental para alicerçar a rede de saúde militar e civil além-mar, com especial incidência na *Província Oriental* da Ordem Hospitaleira (Ilha de Moçambique, Goa, Baçaim, Diu e Damão).

A sua participação em acções bélicas intercontinentais teve início no célebre conflito marítimo conhecido como a *Batalha de Lepanto*, no século XVI, prolongando-se até meados do século XIX.

Em memória do quanto se deve à Ordem Hospitaleira de S. João de Deus, por ter a seu cargo em Portugal a administração dos Reais Hospitais Militares e pelos serviços prestados aos Exército e à Armada, foi designado S. João de Deus Patrono dos Hospitais Militares Portugueses, tal como transcrevemos por *Ordem do Exército N.º 3-1.ª Série*³³:

Despacho n.º 14/86 de 7 de Março de 1986

Determino que o Dia do Serviço de Saúde passe a ser o dia 8 de Março, por ser a data do nascimento em 1495 de S. João de Deus seu Patrono

O Chefe do Estado-Maior do Exército,

Jorge da Costa Salazar Braga, General.

³³ *Ordem do Exército N.º 3-1.ª Série*, p. 9.

BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE, António Alberto Banha de, *Fundação do Hospital Militar de S. João de Deus em Moçambique*, in *Revista STVDIA*, n.º 1, Lisboa, 1958, pp. 77-89.
- ANGELINI, Card. Fiorenzo, *A primeira evangelização na América Latina e a atenção da igreja ao mundo dos enfermos*, Cidade do Vaticano, Vaticano, 1992.
- AZEVEDO, D. Carlos Moreira, *A origem dos ciclos iconográficos de S. João de Deus*, in *Actas Colóquio 75 Anos da Restauração da Província Portuguesa da Ordem Hospitaleira de S. João de Deus*, Lisboa, Hospitalidade, 2005, pp. 118-130.
- AZEVEDO, Luís Bivar de, *Ceuta no Caminho de S. João de Deus*, in *XIV Colóquio de História Militar*, Lisboa, Comissão Portuguesa História Militar, 2005.
- BALLONG-WEN-MEWUDA, J. Bato'Ora, A fortaleza de São Jorge da Mina, in *Revista Oceanos*, n.º 28, Lisboa, CNCDP, 1996, pp. 27-39.
- BORGES, Augusto Moutinho, *Pertences das Capelas dos Reais Hospitais Militares de S. João de Deus*, in *Revista Hospitalidade*, Lisboa, Editorial Hospitalidade, n.º 268, 2005, pp. 29-31.
- _____, *Os Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus e a assistência aos feridos de Guerra em Portugal, séculos XVII-XVIII*, in *Colóquio da História Militar*, Lisboa, Comissão Portuguesa História Militar, 2005, pp. 595-625.
- _____, *Os Irmãos Hospitaleiros de S. João de Deus e a assistência aos feridos de guerra em Portugal séculos XVII-XVIII*, in *XIV Colóquio de História Militar*, Lisboa, Comissão Portuguesa História Militar, 2005, pp. 595-625.
- BROCHADO, Costa (coord.), *São João de Deus, homenagem ao seu glorioso filho, 1550-1950*, Lisboa, Bertrand, 1950.
- CARDOSO, Maria Teresa, *Descrição da Cidade de Lagos*, Amadora, Livro Aberto, 2004.
- CARITA, Helder, Palácios de Goa. *Modelos e tipologias de arquitectura civil Indo-Portuguesa*, Lisboa, 2.ª ed., Quetzal, 1996
- _____, *A colónia do Sacramento no Uruguai*, in *Revista Oceanos*, n.º 28, Lisboa, CNCDP, 1996, pp.81-94.
- CARVALHO, Augusto da Silva, S. João de Deus. *A Ordem de seu nome. Serviços prestados pelos Hospitaleiros em Portugal*, in *Revista Acção Médica*, Lisboa, Ano XV, n.º 58 e 59, Outubro- 1950 a Março-1951, pp.189-278.
- CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador, *La Orden Hospitalaria de San Juan de Dios en la Marina de Guerra de España. Presencia y nexos*, Madrid, IV Centenario de San Juan de Dios, 1950.
- _____, *Breve Historia de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios en los Ejercitos de Mar y Tierra*, Madrid, IV Centenario de San Juan de Dios, 1950.
- _____, *La Obra de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios en la America y Filipinas*, Madrid, IV Centenario de San Juan de Dios, 1950.
- GOMEZ, Pe. Juan Ciudad, O.H., *Historia de la Orden Hospitalaria de S. Juan de Dios*, Granada, Archivo Interprovincial, 1963.
- GOUVEIA, Frei Antonio de, *Vida e Morte de S. João de Deus*, Lisboa, ed. Távola Redonda, 1996 (edição fac-similada de 1658).
- JUMA, Imitaz, *A medicina nos Descobrimentos*, Lisboa, Roche, 1992.
- LEITE, Antonieta Reis, *Angra um porto no percurso da cidade portuguesa*, in *Revista Atlântida*, vol. XLVII, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano da Cultura, 2002, pp. 15-57.
- LINDEMAN, Mary, *Medicina e Sociedade no início da Europa moderna, novas abordagens da História Europeia*, Lisboa, Replicação, 2002.
- MATOS, Manuel Cadafaz de, *Um Homem de nome João Cidade, montemaiorense culto e livreiro e a acção da Ordem de S. João de Deus em terras do Indústão*, in *Hospitalidade com S. João de Deus no coração da História*, Lisboa, Hospitalidade – Reis dos Livros, 1994, pp. 175-219.
- MARTINS, Francisco Ernesto de Oliveira, *Hospital de Angra nos seus quinhentos anos*, Maia, Caixa Económica da Misericórdia Angra Heroísmo, 1993.

- MENEZES, Manuel de Sousa, *O Hospital da Boa Nova*, Angra do Heroísmo, 1932.
- MOISÃO, Rolando, *A Biblioteca Histórica da Ordem dos Médicos*, Lisboa, CELOM, 2001.
- NUNO, Filipe, *O.H., Irmãos de S. João de Deus*, Telhal, 1980.
- OLIVEIRA, Mário Mendonça de, *As fortificações portuguesas de Salvador quando Cabeça do Brasil*, Salvador – Bahia, Fundação Gregório de Matos, 2004.
- PEDELANO, Pe. João Panão, *Jogo do Birimbo, três galeras e huma nao*, Porto, Oficina de Francisco Mendes Lima, 1762.
- PEREIRA, José Rodrigues, *Campanhas Navais, 1793-1807, A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, Lisboa, Vol. I, Tribuna da História, 2005.
- REIS, Carlos Vieira, *História da Medicina Militar Portuguesa*, Lisboa, 2.º vol., Estado-Maior do Exército, 2005.
- ROCHA, Maria Cristina Tavares Teles da, *Da Botica à Universidade, Continuidade e mudanças na construção da profissão farmacêutica em Portugal*, Porto, Livpsic / Legis Editora, 2004.
- ROQUE, Nuno, *A justiça Penal Militar em Portugal*, Lisboa, Atena, 2000.
- SALDANHA, Pe. Guilhermino Augusto Teixeira, *Alguns aspectos da Vida e Ordem de S. João de Deus com incidência militar*, in *Hospitalidade com S. João de Deus no coração da História*, Lisboa, Hospitalidade – Rei dos Livros, 1994, pp. 153-219.
- SALGADO, Abílio José e SALGADO, Anastásia Mestrinho, *Regimento do Hospital de Todos-os-Santos* (edição fac-similada), Lisboa, Comissão Organizadora do V Centenário da Fundação do Hospital Real de Todos-os-Santos, 1992.
- SALGADO, Augusto, *Os navios de Portugal na Grande Armada, o poder naval português, 1574-1592*, Lisboa, Prefácio, 2004.
- SALGADO, Augusto e VAZ, João Pedro, *Invencível Armada, 1588, A participação portuguesa*, Lisboa, Prefácio, 2002.
- SANTIAGO, Fr. Diogo de, *Postilla Religiosa e Arte de Enfermeiros*, Lisboa, Oficina de Miguel Manascal da Costa, 1741 (edição fac-similada por ALCALÁ, Lisboa, 2005).
- SANTOS, João Marinho dos, *A Ordem Hospitaleira de S. João de Deus na Expansão Portuguesa – Fixação no Oriente*, in *75 da Restauração da Província Portuguesa da Ordem Hospitaleira de S. João de Deus*, Lisboa, Hospitalidade – ALCALÁ, 2005, pp. 111-116.
- SIERRA, J. Alvarez, *Influencia de San Juan de Dios y de su Orden*, Madrid, IV Centenario de San Juan de Dios, 1950.
- TRINCHERIA, Pe Manuel, *Pasmosa vida, heroycas virtudes... de la sagrada religión Hospitalaria el glorioso San Juan de Dios...*, Madrid. Impresor Joachin Ibarra, 1773.
- VEIGA, Carlos e WLADIMIRO, Victor, *Portugal e o mundo nos séc. XV e XVI*, Lisboa, Catálogo XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura, 1983.

ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR

- Regulamento dos Hospitais Militares*, Paço Salvaterra de Magos, 1805.
- Batalha de Matapan*, Div1-Sec3-Cx4-N.º1; Div1-Sec-3,Cx1-N.º6; Div1-Sec3-Cx2-N.º27; Div1-Sec3-Cx2-n.º40.
- Ilha de Moçambique*, Div3-Sec47-CxAP1-N.º18619/2; Div3-Sec47-CxAH2/6-N.º18354; Div3-Sec47-CxAH2/6-N.º18540; Div3-Sec47-CxAH2/5-N.º18280.
- Instrução para aquisição de víveres para Hospitais Militares, séc. XVII-XVIII.*

GABINETE DE ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS ENGENHARIA MILITAR.

Diversos mapas e plantas directamente relacionados com os Reais Hospitais Militares.

AVELINO TEIXEIRA DA MOTA

AJUDANTE DE CAMPO DO GOVERNADOR DA GUINÉ PORTUGUESA (1945-1947)

*Comunicação apresentada pelo Académico
Carlos Manuel Valentim, em 27 de Setembro*

INTRODUÇÃO

O Almirante Avelino Teixeira da Mota (1920-1982)¹ distinguiu-se, sobretudo, como académico e investigador. A sua carreira, militar e profissional, ficou associada às ciências e às letras. Após conclusão do curso na Escola Naval, e dum curto embarque a bordo do contratorpedeiro “Lima”, inicia, em Maio de 1945, uma comissão de serviço na África Ocidental.

Que impacto irão ter as novas vivências na vida e no pensamento do então jovem oficial (com 25 anos apenas!)? Serão esses anos decisivos para os seus estudos e para a sua vida?

A maior parte da existência de Teixeira da Mota decorre num país que vive centrado sobre o seu Império Ultramarino, espalhado pelas cinco partes do Mundo. Na Ásia, Macau, Timor, o Estado da Índia; na costa ocidental africana, Angola, rica e próspera terra, as Ilhas de S. Tomé e Príncipe, um forte na Costa da Mina, e mais a norte as ilhas de Cabo Verde e a “pequena” Guiné, entrecortada de rios e pântanos. Este era o Império conquistado, reivindicado, *pacificado* e escorado num orgulho nacional que fazia remontar a quinhentos anos antes as suas glórias.

Este era o Império que orgulhava a nação. Por este Império, Portugal entrara na *Grande Guerra* de 1914-1918; por este Império, o Estado Novo estreitava os laços com a Inglaterra, potência marítima e colonial; por este Império, o país lutaria até à exaustão em três frentes de batalha, numa longa e desgastante guerra que culminaria com a erupção de uma Revolução interna em 1974.

Quando falamos de “domínio colonial”, de “colonialismo”, importa definir o conceito. Alguns estudiosos têm vindo a escudar-se na definição concebida por George Balandier, na longínqua década de cinquenta, como sendo a dominação imposta por uma minoria estrangeira a uma maioria autóctone, diferente em termos culturais e raciais; a minoria dominadora faz apelo constante à sua superioridade cultural, racial, material e tecnológica, para impor a sua vontade e o seu

¹ Sobre a vida e a obra do Almirante Avelino Teixeira da Mota, V. Carlos Manuel Valentim, “A África na Acção e na Obra de Avelino Teixeira da Mota (1920-1982). Notas para uma biografia”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXXIV, Outubro-Dezembro 2004, pp. 779-809; ou a síntese “Avelino Teixeira da Mota – Uma vida dividida entre a África e o Mar”, *Revista da Armada* n.º 352, Abril de 2002, pp. 10-13, com a mesma autoria do estudo anterior.

Ao meu dedicado ajudante, querido amigo e companheiro inseparável de mais de 3 anos da Guiné, 2.º tenente Teixeira da Mota, com um grande abraço e admiração pelas suas inteligência e cultura.

Muito agradecido

Sarmento Rodrigues

Lisboa, Setembro, 1949.

Dedicatória de Sarmento Rodrigues no exemplar do livro “No Governo da Guiné” oferecido a Teixeira da Mota. Biblioteca Central da Marinha, Espólio Almirante Avelino Teixeira da Mota, cota TM E 39 05.



poder. Este “poder”, em muitos dos casos opressor e prepotente, não só recorre à força como também lança mão de um aparelho teórico e ideológico para justificar a sua situação de superioridade².

O pensamento do sociólogo francês não especifica, ainda assim, se todos os colonialismos foram conduzidos da mesma forma. Por outras palavras, se na realidade todos os colonialismos tiveram o mesmo figurino. O que parece não ter acontecido. O mais razoável é pensarmos que cada domínio colonial teve a sua especificidade, resultante de situações concretas, que se prendem com o nível tecnológico, científico e económico empregue nessa “dominação”.

Em concreto, o colonialismo português arregimentou indivíduos como Teixeira da Mota, um militar de carreira, que ficou intimamente associado ao Império Ultramarino Português, com destaque para a Guiné portuguesa. O seu percurso pode bem ser o exemplo acabado de que forma o espaço ultramarino na posse de Portugal, na segunda metade do século XX, moldou e influenciou no percurso científico e académico de alguns dos seus servidores. Num momento muito próprio da evolução do Império Colonial, em que o Estado Português se mostrava mais voluntarioso na aplicação e investimento de fundos no desenvolvimento de infra-estruturas, nos cuidados de saúde e na alfabetização das populações sob seu domínio, nos anos que se seguem ao fim da 2.^a Guerra Mundial, aquele oficial de Marinha, ocupando cargo e Ajudante de Campo do governador da Guiné, despertará para a investigação científica.

Questão que não pode deixar de ser, igualmente, colocada, é a de saber em que medida o pensamento e a acção de Teixeira da Mota foram aproveitados pelo Estado, pelas elites financeiras, pelas instituições científicas e pela própria Marinha.

Desde já, sublinhe-se, que, com o decorrer do tempo, Teixeira da Mota torna-se um profundo conhecedor da realidade colonial portuguesa desenvolvendo, como poucos, um saber e uma prática científica em tão diferentes áreas como a Cartografia, a Etnografia, Antropologia ou a História Ultramarina³.

² V., por exemplo, George Balandier, *Sociologie Actuelle de L'Afrique Noire*, Paris, Presses Universitaires de France, 1963, pp. 1-38.

³ A *História Ultramarina (Overseas History)* situa-se num cruzamento de saberes. Trata não só dos sistemas coloniais e do encontro entre europeus e não europeus, mas também da história social, cultural, política e económica dos povos não europeus. Aqui residirá um primeiro problema: a vastidão do campo de análise, não reconhecendo fronteiras disciplinares, é tal que parece diluir-se, nada ficando de concreto quanto ao objecto de estudo. Contudo, há certos elementos que podem estabelecer um ponto normativo. Como, por exemplo, o facto de o “historiador ultramarino” trabalhar com dois tipos de fontes, quer seja as europeias, na sua maioria escritas, quer se trate das não europeias, escritas ou sob a forma oral. Este conceito de história foi problematizado por H.L. Wesseling & P.C. Emmer, “What is Overseas History? Some Reflections on a Colloquium and a Problem”, *Reappraisals in Overseas history. Essays on Post-War Historiography about European Expansion*, ed. by [...], s.l., Leiden University Press, 1979, pp. 3-17. Anos mais tarde, H. L. Wesseking, veio a retomar a problemática, sem alterações substanciais. Cf. O artigo do autor “Historia de Ultramar”, *Formas de hacer Historia*, ed. de Peter Burke, 3.^a ed., Madrid, Alianza Editorial, 1996, pp. 89 e ss.

Teremos, inevitavelmente, de situar o “homem” no seu tempo. Isto é, não poderemos deixar de inserir Teixeira da Mota numa determinada “mentalidade”, própria da sociedade em que viveu. Uma sociedade que olhava as possessões ultramarinas como se algo de eterno e grandioso se tratasse, para um pequeno país, periférico, da Europa Ocidental, que “realizara grandes feitos”, ao assaltar o mar oceano desconhecido no século XV. Essa era uma convicção generalizada entre a sociedade portuguesa nos anos de 1945 e 1947, e assim continuará nas três décadas seguintes, aproximadamente, para uma boa fatia da população.

AJUDANTE DE CAMPO DO GOVERNADOR DA GUINÉ PORTUGUESA (1945-1947)

Entre 21 de Setembro de 1944 e 3 de Abril de 1945, Avelino Teixeira da Mota encontra-se a prestar serviço a bordo do contra-torpedeiro “Lima”.

Nos Açores, onde o navio se encontrava, patrulhando as águas territoriais nacionais, surgem na imprensa periódica insular os primeiros artigos de Teixeira da Mota. Ao Comandante do navio, Sarmiento Rodrigues, não passaram despercebidas as qualidades intelectuais do jovem oficial. Com efeito, quando o capitão-de-fragata Sarmiento Rodrigues é nomeado para tomar conta do destino da “Guiné Portuguesa”, o 2.º Tenente Teixeira da Mota é naturalmente convidado a integrar a sua equipa.

Na Guiné⁴ estava quase tudo por fazer. Colónia pobre, irrequieta, entrincheirada entre os territórios da África Ocidental Francesa (do Senegal e Guiné francesa), com uma superfície de aproximadamente 31.800 km²⁵; de clima quente e húmido, típico das regiões tropicais, e chuvas intensas de Maio a Novembro; cujo território se delimitava por uma complexa rede hidrográfica; com zonas baixas e alagadiças sujeitas às fortes correntes dos rios caudalosos, por via das amplitudes das marés; necessitava esta possessão ultramarina portuguesa de um amplo programa de reformas, que a administração, arguta e dinâmica, do Governador Sarmiento Rodrigues se encarregou de pôr em prática.

A Guiné tinha contribuído de maneira notável para o superavit das contas públicas portuguesas que se regista durante os anos em que decorre a Segunda Guerra Mundial. Com base na reexportação de produtos coloniais, que se haviam valorizado no mercado internacional, entre outros a borracha, coconote, couros e amendoim guinienses⁶, a economia do Império prospera, sendo que estas

⁴ Quando no texto aparecer “Guiné”, estamos-nos a referir à “Guiné Portuguesa”.

⁵ Recolhemos estes dados na obra de A. Teixeira da Mota, *Guiné Portuguesa*, I Volume, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, Divisão de Publicações e Biblioteca, 1954, p. 3 e ss. Esta é uma das obras clássicas sobre o território guiniense outrora sobre domínio português. Em muito dos seus pontos continua actual.

⁶ V. Quadros I e II em anexo.

exportações ultramarinas representam metade dos produtos que saem do porto de Lisboa⁷.

Quando terminar a guerra, grandes casas comerciais como a Companhia União Fabril (CUF), a António Silva Gouveia Limitada, a Barbosa e Comandita, a Casa Ultramarina, passam a dominar o comércio por grosso, de importação e exportação, da Guiné Portuguesa. O comércio directo era dominado por intermediários libaneses, sírios e africanos, que se constituem numa estrato social economicamente importante entre a população da colónia⁸.

Sarmento Rodrigues era um homem enérgico. Tinha dado provas dessa energia ao comando do contratorpedeiro “Lima”, num dos teatros mais quentes da 2.ª Guerra Mundial, o Mar dos Açores, em operações de resgate de naufragos e na patrulha das águas territoriais portuguesas. Dotes de comando e de liderança, eram características que não faltavam ao comandante Sarmento Rodrigues, membro destacado da maçonaria, orgulhoso da sua terra – Freixo de Espada à Cinta, um transmontano que cultivava os valores republicanos⁹.

Procurando alcançar uma administração para a Guiné que fosse eficaz, competente e exemplar, Sarmento Rodrigues recrutou para a sua equipa dois dos jovens tenentes mais promissores das fileiras da Armada – Teixeira da Mota e Peixoto Correia – que primavam pela energia, criatividade, inovação e proficiência, aliando a inteligência e a dedicação aos cargos que ocupavam.

Avelino Teixeira da Mota aceita de bom agrado os novos desafios que se lhe antepunham. Nomeado Ajudante de Campo do Governador, ficará nas suas mãos a maior parte da política cultural do Governo da Guiné, tal como a organização/reorganização das “ciências auxiliares” da governação da colónia.

António Augusto Peixoto Correia, primeiro-tenente, oficial especializado em artilharia, que havia sido incorporado na Marinha em 1933, e prestara serviço na Escola Naval entre 1943 e 1945 como instrutor¹⁰, é outro dos eleitos. Nomeado Chefe da Repartição do Gabinete do Governador, vai exercer também o cargo de Presidente da Câmara Municipal de Bissau.

Como Capitão dos Portos da Guiné, lugar importante, que tinha como incumbência gerir as ligações com o exterior, por mar, quer se tratasse de comércio ou pessoas, fora nomeado o comandante Mário Ribeiro Zanatti. Homem *duro* e experiente, que passara longos anos da sua vida no Oriente, exercendo múltiplas funções em Macau¹¹, é um dos braços direitos do governador. Na ausência deste

⁷ V. António José Telo, *Economia e Império no Portugal Contemporâneo*, Lisboa, Edições Cosmos, 1994, p. 243.

⁸ V. Carlos Cardoso, “A Ideologia e a Prática da Colonização Portuguesa na Guiné e o seu Impacto na Estrutura Social, 1926-1973”, *Soronda* n.º 14, Julho, 1992, pp. 29-63, p.46.

⁹ Familiar do poeta Guerra Junqueiro, um dos ícones dos republicanos.

¹⁰ V. Processo Individual de António Augusto Peixoto Correia, Biblioteca Central da Marinha/Arquivo Central da Marinha, *Livro Mestre “N”* pp. 146.

¹¹ V. Processo Individual de Avelino Teixeira da Mota: Biblioteca Central da Marinha/Arquivo Central da Marinha, *Livro Mestre “K”*, pp. 146.

zela pelo cumprimento das directivas superiores, e em estreita sintonia com a governação implementa uma série de medidas na gestão portuária da Guiné.

Em Abril de 1945, a bordo do velho paquete “Guiné”, que navegava em direcção a Bissau, seguia Sarmiento Rodrigues e a sua equipa. Ali mesmo, em pleno oceano, já se delineavam estratégias, esboçavam-se projectos, e preparavam-se os primeiros actos da administração. Este novo governador impacientava-se com a letargia burocrática, com a vagarosidade dos processos administrativos, com os desentendimentos entre funcionários que se sabia desde há muito existir em solo guineense.

Anos mais tarde, Avelino Teixeira da Mota veio a recordar a viagem para Bissau, inserido na equipa do governador, do seguinte modo:

“Com efeito, no mês de Abril de 1945, quando no velho paquete “Guiné” se dirigia à Província, já então o Comandante Sarmiento Rodrigues, com o superior dinamismo que caracterizava a sua personalidade, estudava e preparava os primeiros actos da sua administração. Entre eles lá estava a ideia da criação de um Boletim Cultural, e logo ali mesmo, a bordo do “Guiné”, compreendi que as minhas funções de Ajudante de Campo não se limitariam ao que usualmente se exige de um Tenente saído há pouco da Escola Naval.”¹²

De facto, a forma de Sarmiento Rodrigues governar é inovadora. Transforma a Conferência dos Administradores de posto em órgão “informal” de decisão¹³; faz visitas frequentes ao interior do território; contacta com os postos de administração; vai às circunscrições.

Os administradores reconhecerão gratamente essa maneira activa e prática de governar. Salienta Martins Meireles, um Chefe de posto:

“O Chefe de posto foi sempre tido na Guiné como um dos muitos inúteis “mangas-de-alpaca” que se sentavam à mesa do orçamento. Vossa Excelência prestigiou-o, colocando-o no seu verdadeiro lugar, para já não estar a falar dos benefícios de ordem material que lhe outorgou. Antigamente, a visita do Governador a um Posto, era aguardada com receio, quase, pois rara era a vez que dessas visitas não surgia algum castigo, alguma repreensão, alguma transferência. Como tudo isto mudou! As visitas de Vossa Excelência.

Que diferença dos antigos tempos. Nem já eram consideradas governamentais, pois mais pareciam as dum amigo mais velho que vinha dar conta do

¹² Comandante A. Teixeira da Mota, “Notas e Informações”, *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, Vol. XV, n.59, Julho 1960, pp. 665-671, p. 666.

¹³ Cf. Relato da primeira Conferência dos administradores do ano de 1946 – Bissau, 22 de Maio de 1946, Comandante Sarmiento Rodrigues, *No Governo da Guiné*, Lisboa, Agência Geral da Colónias., pp. 105-117.

que se estava a fazer, aconselhava, contagiava-nos com o seu entusiasmo, com aquela sua inigualável actividade construtiva. E só nos lembrávamos que era o Governador, pelo respeito e consideração que nos impunham as suas qualidades de inteligência e a grande bondade do seu coração. Só quem não for de alma e coração funcionário do Quadro Administrativo, ou não estiver de facto compenetrado do seu lugar, o não reconhecerá”¹⁴.

Estão a dar-se grandes mudanças na Guiné entre 1945 e 1947. Ruy Cinatti, o poeta, funcionário colonial, que deixou uma extensa obra de investigação sobre Timor, reparava poucos anos depois:

“Todavia, o exemplo governativo do Comandante Sarmiento Rodrigues, na Guiné, é um sintoma preclaro de que se está operando uma mudança, para melhor, na mentalidade administrativa colonial. A obra cultural deste Governador e dos 2 colaboradores há-de ficar na História da Administração Pública Ultramarina como uma das provas mais evidentes de uma visão profunda e de uma realização não menos retraída. Quando os homens são aproveitados segundo as suas aptidões inevitáveis a obra colectiva reaviva-se como por milagre, e os frutos que produz dão testemunho da verdade das ideias condutoras.”¹⁵

Fora com esse intuito, o de operar uma mudança na mentalidade administrativa colonial, tendo em vista a modernização das estruturas do governo da Guiné, que o Ministro das Colónias, o Professor de Direito da Universidade de Lisboa, Marcelo Caetano, que pendia para a ala mais reformista do Regime, investira no cargo Sarmiento Rodrigues em 1945. Segundo a sua opinião, tratava--se de um *“oficial distintíssimo da Armada e que me parece indicado por todas as razões e mais pela posição de escala internacional que em maior ou menor grau a Guiné pode ter. Estar lá um homem que não se atrapalhe nem se deslumbre com estrangeiros é muito importante.”¹⁶*

Não se enganando na escolha do homem que conduziria os destinos da Guiné nos quatro anos seguintes, Marcelo Caetano acabaria por lançar um desafio às elites nacionais no primeiro número do Boletim Cultural, para que *“descobrissem”* novamente a Guiné.

“Cinco séculos depois de aqui chegarem os primeiros navegadores portugueses – de olhos bem abertos, esses, para toda a novidade que o continente

¹⁴ Arquivo Histórico da Fundação Mário Soares, *Espólio Sarmiento Rodrigues*, Pasta n.º 4295,002, Imagem 58, Carta de Artur Meireles, Caió 10/10/1949.

¹⁵ Arquivo Histórico da Fundação Mário Soares, *Espólio Sarmiento Rodrigues*, Pasta n.º 4297,004, imagem 53-55, Carta de Ruy Cinatti, Lisboa, 4 de Maio de 1950.

¹⁶ Carta de Marcelo Caetano de 20 de Dezembro de 1944 para Oliveira Salazar”, José Freira Antunes, *Salazar e Caetano. Cartas Secretas 1932-1968*, Lisboa, Difusão Cultural, 1994, p. 139.

*negro lhes ia revelando! – é tempo que o país vá tendo um conhecimento mais exacto e mais consciente da sua mais antiga possessão colonial: é tempo que os portugueses façam o novo descobrimento da Guiné portuguesa*¹⁷.

Todos os indicadores disponíveis revelam, aliás, que período de mudanças que atinge a Guiné Portuguesa durante o consulado de Sarmento Rodrigues tem um impacto assinalável na vida económica, aí social e cultural das populações indígenas e europeias que aí habitam.

É reconhecido o empenho do governador na edificação e consolidação de infra-estruturas e na dinamização cultural. Em 1946 é inaugurado o novo campo de aviação de Bissalanca, e ampliado o antigo campo de Bissau, dotado com serviço radiotelegráfico. Entre 1945 e 1947 foi construído um depósito de medicamentos do Hospital de Bissau, assim como uma lavandaria e uma estufa. Por essa altura são concluídas as obras da maternidade de Bissau e o pavilhão insectário da Missão de Estudo e Combate à Doença do Sono. Foi ainda em 1945 que se iniciou a recuperação de terrenos para a cultura do arroz, inicialmente na ilha de Bissau e Biombo, e em seguida em Mansoa, Cacheu, Fulacunda e Catió. Entre 1945 e 1947 são abertas 13 escolas missionárias em vários pontos do território; erguem-se várias centrais telefónicas e estações radiotelegráficas, em Bafatá, Mansoa, Cachungo e Catió; é inaugurada a “ponte do Saltinho”, de importância estratégica e económica para a população, e melhorados cais, portos, pontões e diversas pontes¹⁸. A gestão de Sarmento Rodrigues não descurou, igualmente, a reforma da administração civil, a reformulação do serviço alfandegário e o apoio ao serviço de estatística, a reforma da Justiça, a Fazenda, nomeadamente o equilíbrio das contas públicas¹⁹.

Estes empreendimentos levam ao aumento do número da população vinda da Europa, e ao desenvolvimento e crescimento de centros urbanos, assistindo-se em paralelo ao aparecimento de uma estrutura social em que se salientava, entre os africanos, uma classe “intermédia” urbana, composta por altos funcionários, funcionários superiores e médios e de profissões liberais, que adoptava o modelo de comportamentos e práticas europeias²⁰, e que eram muitas vezes recrutados para prestar serviço nas estruturas do governo colonial.

De um extremo abandono, a Guiné passou a despertar o interesse da política ultramarina, tornando-se alvo de uma atenção particular²¹, que coincide com um

¹⁷ Marcello Caetano, “Uma Crónica nova da conquista da Guiné...”, *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, Vol. I, 1946, pp. 1-3, p.2.

¹⁸ V. Carlos Cardoso, “A Ideologia e a Prática da Colonização Portuguesa na Guiné...”, Op. cit., pp. 50-51.

¹⁹ V. *Principais obras e progressos realizados na Guiné Portuguesa no período comemorativo do V Centenário da Descoberta*, Separata do Número Especial do Boletim Cultural da Guiné Portuguesa Comemorativo do V Centenário da Descoberta da Guiné, e Outubro de 1947.

²⁰ V. Carlos Cardoso Op. cit, pp. 56-57.

²¹ Idem, *ibidem*, p. 52. Segundo este sociólogo o interesse devia-se às potencialidades económicas que a colónia despertava.

período de mudanças muito intensas na política internacional, a que não ficou alheio o Império Português.

Se é verdade que aparecem novas instituições internacionais *reguladoras*, coma as Nações Unidas, o Banco Mundial, ou o Fundo Monetário Internacional, não é menos verdade que se assiste à perda de poder significativa dos “velhos” Estados-Nação europeus, que detinham impérios espalhados um pouco por todo o mundo, que nem a criação, primeiro de uma Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (1951), e depois em 1957, na cidade de Roma duma Comunidade Económica Europeia, consegue disfarçar. Disputada em áreas de influência pelos dois grandes vencedores da 2.ª Guerra, Estados Unidos e União Soviética, a Europa cinde-se, ficando separada por uma *cortina de ferro*. Do lado Ocidental o precioso auxílio norte-americano, através do Plano Marshall, salvando da bancarrota muitos Estados, serviu para a reconstrução de equipamentos, estradas, e cidades inteiras que haviam ficado em ruínas após a guerra.

Acresce que os carismáticos líderes europeus do pós-guerra, Jean Monnet, Robert Shuman, Charles de Gaulle, Konrad Adenauer, foram-se apercebendo, nos anos que se seguem ao fim do conflito, da vulnerabilidade de uma Europa dizimada por duas “grandes” guerras em cerca de vinte anos, e optam por estreitar laços de cooperação, tendo em perspectiva a construção de um “futuro” comum.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial os sistemas coloniais são afectados por uma crise de legitimidade, que advém da emergência dos princípios de “autodeterminação” dos povos que eram tidos como inferiores e atrasados. Princípios esses que passam a estar contemplados na Carta das Nações Unidas, aprovada pouco antes do fim da guerra em solo Europeu, na Conferência de S. Francisco a 24 de Outubro de 1945. As reformas nas administrações coloniais aparecem, pois, como uma resposta natural ao clima de mudança que se vive um pouco por todo o mundo²².

De imediato, Portugal intensifica a ocupação científica do *Ultramar*. Organizam-se missões científicas, nomeiam-se novos governadores, levam-se a cabo obras de fomento; o ministro das Colónias desloca-se aos domínios ultramarinos, tendo por principal missão a eliminação, da legislação e da prática administrativa, dos indícios de discriminação e trabalho forçado²³.

Juridicamente, contudo, o *Império* continuava a ser regulado pelo Acto Colonial de 1930, altamente centralista, subordinando os interesses das colónias ao da Metrópole. Objecto de duas revisões, por se notar o seu desajustamento, só será definitivamente revogado com a revisão constitucional de 1951.

²² V. Michael Crowder, “The Second World War : Prelude to a decolonization in Africa”, *The Cambridge History Of Africa*, Vol. 8 from c. 1945 to c. 1975, edited by Michael Crowder, London, New York, New Rochele, Melbourne, Sydney, 1984, pp. 40- 47.

²³ V. Valentim Alexandre, “O Império Colonial”, Portugal Contemporâneo, Coordenação de António Costa Pinto, Madrid, Ediciones Sequitur, 2000, p. 55.

É nesses anos do pós-guerra, que Teixeira da Mota, Ajudante de Campo do governador da Guiné, “descobre” verdadeiramente a África “profunda”, dos povos e das culturas, da savana e da floresta. Para além de ser um dos principais obreiros, como referimos anteriormente, senão o principal, de toda a reforma cultural da “Guiné Portuguesa”, através da fundação do Centro de Estudos (1945), do Boletim Cultural (1946) e da realização das comemorações do Centenário do seu descobrimento (1946), Teixeira da Mota ainda participa na realização da Segunda Conferência Internacional dos Africanistas Ocidentais, que se reúne em Bissau no fim do ano de 1947, e dirige um Inquérito Etnográfico, que tem como objectivo a edificação de uma nova carta humana e geográfica do território.

O Governo da Guiné liderado por Sarmiento Rodrigues, colocou de início uma série de pertinentes questões, com vista a uma gestão eficaz dos recursos disponíveis e das medidas mais acertadas a tomar para o território: quais os grupos humanos que compunham a Colónia? Que idiomas eram utilizados? E quanto à religião, qual a confissão predominante?

Um inventário é então feito a todo o espaço guineense. O quadro administrativo trabalhou empenhadamente na recolha de dados do qual resultou, segundo as próprias palavras de Teixeira da Mota, um considerável progresso no conhecimento das populações²⁴.

Dirigentes do Estado Novo vinham alertando para a necessidade do estudo das colónias. Um dos objectivos prioritários centrava-se na elaboração de criteriosos mapas etnológicos²⁵. É com essa incumbência, que Teixeira da Mota recebe o encargo de organizar, em 1946, uma carta e um roteiro das estradas da Guiné. Durante os dois anos seguintes é reunida toda a documentação existente, tendo sido feito o reconhecimento expedito da totalidade das estradas continentais da Colónia (com excepção das ilhas de Bijagós), num total de 3.500 km. Os trabalhos topográficos vieram a revelar consideráveis erros na carta de 1/500.000, que havia sido elaborada em 1933 pela Comissão de Cartografia.

Em correspondência com João Farmhouse, funcionário superior da Sociedade de Geografia de Lisboa, noticiava a 4 de Julho de 1947:

“Estou a trabalhar a fundo num trabalho meu, que será o mais importante que estou a fazer por cá. Trata-se do Roteiro das estradas e povoações da Guiné”, obra volumosa e maciça, que será fundamental para muitos estudos. Simultaneamente estou organizando uma nova carta da Colónia (na escala 1/250.000), em folhas para substituir a actual (1/500.000), que está cheia de disparates. Essa carta será a base para novos estudos, um dos quais meu, sobre os povos da Guiné (com uma carta etnográfica rigorosa).

²⁴ A. Teixeira da Mota, *Mar, Além Mar..*, p. XVIII.

²⁵ João Pina Cabral, *Os Contextos da Antropologia*, Lisboa, Difel, 1994, p. 30.

Como vê os projectos não faltam; vamos ver se os projectos chegam para tudo."²⁶

Avelino Teixeira da Mota acabou por apresentar na escala de 1/1.000.000²⁷, e não de 1/250.000 como inicialmente desejara, uma carta onde se poderiam dar os traçados muito aproximados de todas as estradas, situar com rigor assinalável todas as povoações ao longo dessas vias e outras mais afastadas; poderiam ser melhorados os traçados de numerosos cursos de água; localizar e representar os principais centros de administração (sedes de circunscrição e de postos administrativos) e os centros de comércio, tal como muitas lalas e bolanhas da Colónia, e ainda figurar por um processo adequado, a extensão e grau de concentração ou dispersão das povoações indígenas, melhorando ao mesmo tempo a toponímia²⁸.

Com esta representação outra surge: a Carta Étnica da Guiné Portuguesa, também organizada e desenhada por Teixeira da Mota, na mesma escala da anterior, o que era um progresso extremamente importante no conhecimento das populações, tornando-se um instrumento de poder inigualável, ao serviço da equipa do governador e da própria estrutura do poder colonial, em Lisboa.

Confiante que a carta que traçara poderia prestar serviços inestimáveis, enquanto a Missão Geo-Hirográfica não findasse os seus trabalhos para publicação das cartas exactas da colónia, o que só viria acontecer cerca de uma década mais tarde, Teixeira da Mota vai melhorando o esboço cartográfico na escala de 1/1.000.000 nos anos que se seguem. Esta escala, refira-se, fora decalcada da carta dos Serviços Geográficos da África Ocidental Francesa, tendo sido cedida uma cópia ao oficial português pelo geógrafo J. Richard-Molard, contendo somente o traçado da costa e dos rios e assinalado um número diminuto de povoações²⁹.

Os melhoramentos e novidades introduzidos por Teixeira da Mota – que mereceram os elogios do próprio Richard-Molard, numa recensão feita à publicação dos primeiros exemplares³⁰ – foram de tal valor e amplitude, que duas décadas mais tarde, em pleno conflito na Guiné, ainda se usavam espécimes nessa escala, muitos deles baseados no labor cartográfico de Teixeira da Mota. No trabalho de campo,

²⁶ Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, *Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota*, Pasta 756, Correspondência com João Farmhouse, carta de 4 de Julho de 1947.

²⁷ Estas cartas aparecem pela primeira vez publicadas em *A Habitação Indígena Na Guiné Portuguesa*, Dir. de A. Teixeira da Mota e M.G. Ventim Neves, Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1948, entre as pp. 18-21.

²⁸ V. A. Teixeira da Mota, "Classificação e evolução da casa e povoamento indígena", *A Habitação Indígena Na Guiné Portuguesa*, Dir. de A. Teixeira da Mota e M.G. Ventim Neves, Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1948, p. 20 nota 2.

²⁹ V. A. Teixeira da Mota, *Guiné Portuguesa*, ed. Cit., pp. 12-13, nota 3.

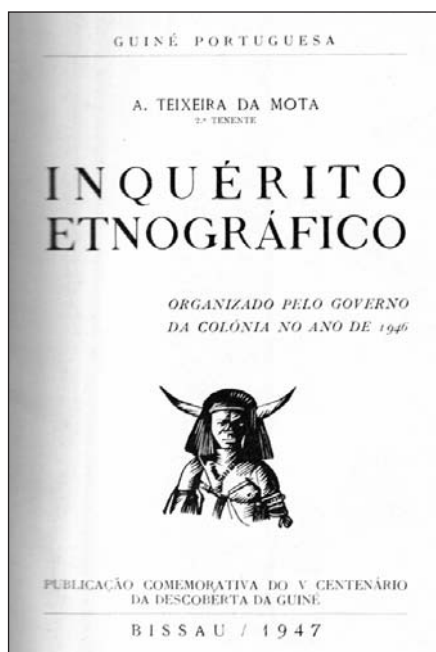
³⁰ V. "Notes Bibliographiques", *Bulletin de L'Institut Français d'Afrique Noire*, Tome XI, Janvier-Avril, 1948, pp. 214-215.

na recolha de dados, na investigação sociológica e antropológica, Teixeira da Mota fora auxiliado por um punhado de técnicos sem preparação teórica mas empenhados na construção de um saber aplicado³¹, que conheciam como ninguém a realidade guineense. Vistos com descon-fiança pelos universitários e eruditos, estes técnicos, de uma maneira geral esquecidos, mostravam um desempenho notável, reconhecido, em seguida, pelas mais altas chefias da investigação ultramarina do Estado Novo. Mendes Corrêa, um investigador da “velha” guarda, referia que: “*É tempo de fazer a merecida justiça a esses homens, a esses valorosos e honrados agentes de uma empresa que dignifica e nobilita a nação.*”³²

Teixeira da Mota ia mais longe.

Reconhecia que o saber que se havia formado sobre a Guiné Portuguesa era devido aos trabalhos dos funcionários administrativos, que possuíam um conhecimento directo “de experiência feito” difícil de igualar. Assim, tornava-se indispensável prosseguir com todo esse empenho, orientando os administradores/investigadores com linhas de investigação a seguir, fornecendo-lhes bibliografia e estabelecendo a discussão de assuntos, sem reparar em hierarquias oficiais ou científicas.³³

O Ajudante de Campo tinha em muito boa conta o contributo e a experiência dos administradores. Não esquecera tão pouco o quanto fora útil as opiniões de António Carreira, nomeadamente no campo linguístico, quando se lhe depararam “designações indígenas cujo significado ou origem” não conseguia apurar, na altura em que estudava a “descoberta da Guiné”. Numa carta escrita a António Carreira a 17 de Fevereiro de 1946³⁴ está bem presente esse precioso auxílio que era amiúdo solicitado.



³¹ Como conclui Clara Carvalho, “O Olhar Colonial: antropologia e fotografia no Centro de Estudos da Guiné Portuguesa”, *A Persistência da História. Passado e contemporaneidade em África*, Clara Carvalho e João Pina Cabral (Organizadores), s.l., Imprensa de Ciências Sociais-Instituto de Ciências Sociais, 2004, p. 127.

³² A. Mendes Corrêa, Prefácio à obra *Mandingas da Guiné Portuguesa*, por António Carreira, s.l., Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1947.

³³ A. Teixeira da Mota, Prefácio ao livro “Os Bijagós na História” de A. Santos Lima, *Mar, Além Mar....*, p. 335, continuação da nota 1, da pág. anterior.

³⁴ Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, *Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota*, Pasta 750, Carta a António Carreira, 17 de Fevereiro de 1946.

Em correspondência trocada com governador, que se encontrava em Lisboa, o tenente Teixeira da Mota ia dando conta do desenrolar dos trabalhos do Inquérito Etnográfico, não deixando de relevar, mais uma vez, o desempenho dos administradores.

“Já tenho todos os dados estatísticos, que levaram a fazer umas pequenas alterações no plano de distribuição. Há dias falei com o adminis-trador Carreira sobre o assun-to. Disse-lhe que, embora se não soubesse ainda ao certo qual o plano das respostas, era natural que fosse aos chefes de posto que coubesse o trabalho principal. Sugeriu-me ele então uma ideia que me parece aproveitável – para não limitar o trabalho dos administradores a uma simples fiscalização e ajuda dos chefes de posto, eles teriam a seu cargo o estudo mais profundo da vida social, principalmente as formas de Direito e propriedade, em virtude da sua maior experiência e conhecimentos do assunto.”³⁵

Enquanto o Inquérito Etnográfico prosseguia, consultavam-se investigadores e professores ligados à Antropologia colonial. António de Almeida, professor na Escola Superior Colonial, deputado à Assembleia Nacional ia, à distância, orientando os trabalhos no terreno. A correspondência com Teixeira da Mota é abundante, demonstrando todo o seu empenho no projecto.

António de Almeida confessava:

“Sei que se trabalha afanosamente, nas circunscrições, nas respostas a dar ao questionário etnográfico; oxalá que o êxito seja completo, para honra maior do Sr. Governador e a bem da Ciência portuguesa.”³⁶

O Professor aconselhava a que se publicasse os estudos da toponímia da Colónia, no Boletim Cultural, devidamente comentados. Assim não se dispersavam as respostas dos chefes de posto. Teixeira da Mota acrescentava as seguintes sugestões:

“Acompanhar os trabalhos de pequenos esboços cartográficos com a localização nos postos, das povoações, regulados, etc. Neste sentido já fiz diligências para obter os referidos esboços, que, aliás a lei obriga a juntar todos os anos os relatórios do arrolamento.”³⁷

³⁵ Carta de Teixeira da Mota ao Governador, Comandante Sarmento Rodrigues, Bissau, 12-10-1945. Agradecemos ao Sr. Almirante Cavaleiro Ferreira e à sua esposa, pela cedência desta correspondência particular do Almirante Sarmento Rodrigues.

³⁶ Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, *Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota*, Pasta 742, carta de António de Almeida a Teixeira da Mota, 9-2-1946

³⁷ Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, *Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota*, Pasta 742, carta de A. Teixeira da Mota a António de Almeida, 25 de Fevereiro de 1946.

No final, os trabalhos apresentados foram publicados no Boletim, ainda que sem o pormenor que Teixeira da Mota defendia e desejava, tendo sido feita uma separata, no ano de 1947, para divulgação. Os estudos de Antropologia e Etnografia na Guiné Portuguesa davam assim um passo notável.

Porém, esta Etnografia produzida na Guiné Portuguesa, sem pensamento teórico, suprime a diferença entre as normas e as práticas sociais, ficando longe do que as “gentes dizem e do que elas são”, sobre o qual tanto insistiu Moli-nowski.³⁸ Em suma, os trabalhos de cariz etnográfico na Guiné Portuguesa tinham três características:

- a) Orientados fundamentalmente mais para a recolha de dados do que para a análise antropológica;
- b) Com uma finalidade mais prática do que teórica;
- c) Foram essencialmente realizados no interior do governo colonial.

O Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, procurou de início reagir contra a tendência “centralizada e antiquada”³⁹, de toda a investigação científica ultramarina emanada de Portugal. O problema da emergência de um “saber” colonial encontrava-se na ordem do dia. As solicitações e propostas surgiam num contexto internacional, que a breve trecho desembocaria na conferência de Bandung (1955), e no surgimento de um movimento “anti-colonialista” agressivo.

A haver esse “saber”, ele encontrava-se em determinadas franjas da administração colonial, ainda que não fosse “*teorizado em termos antropológicos, nem que [...] tenha sido semelhante à dos estudos realizados por cientistas como Griaule, Radcliffe Brown e pelos funcionalistas em particular: conhecer para melhor administrar.*”⁴⁰

Ora, Teixeira da Mota pertenceu a um grupo restrito que, dentro dos serviços coloniais do Estado português, esteve atento ao desenrolar dos processos científicos realizados no estrangeiro, interessando-se por trabalhos de Etnografia e Antropologia.⁴¹ Mais tarde, reconhecerá ter começado à “maneira tradicionalista”, quando delineou o inquérito etnográfico. “[...] *Mas essa orientação foi posta de parte, e no que se lhe tem vindo seguindo tem havido a preocupação de encaminhar*

³⁸ Assim refere Gérald Gaillard, “*Brève Evocation d’une Histoire de la Constitution du Savoir Ethnologique Relatif a la Guinée Bissau*”, *Migrations anciennes et peuplement actuel des Côtes Guinéennes*, Sous la direction de [...], Paris, L’Harmattan, 2000, p. 573.

³⁹ A. Teixeira Mota, “O Centro de Estudos da Guiné Portuguesa”, *Garcia da Orta*, Revista da Junta das Missões Geográficas e de Investigação do Ultramar, Vol. I, n.º 1, 1953, p. 133.

⁴⁰ Donato Gallo, *Antropologia e Colonialismo. O Saber Português*, Lisboa, Heptágono, 1988, p. 24.

⁴¹ A Etnografia tem por missão colectar materiais com os quais a Etnologia trabalha, analisando-os. A Antropologia é a “ciência” do Homem, englobando essas duas disciplinas. Vide: M. Izard, “*Méthode Ethnographique*”, *Dictionnaire de L’Ethnologie et de L’Anthropologie*, Paris, P.U.F., 1991, p. 470.

*os estudos no sentido já bastante diferente, e que em muitos pontos se aproxima do que Balandier preconiza.”*⁴²

A alusão a Balandier⁴³ denota as influências “francesas” do oficial de Marinha. Através da “escola” francesa de Antropologia surge uma sociologia atenta às sociedades africanas, com propostas inovadoras no campo teórico e metodológico; constituindo esse facto uma verdadeira ruptura com o passado, de que a face visível e principal agente foi George Balandier⁴⁴.

Trocando pontos de vista com membros do Instituto Fundamental de L’Afrique Noire, de que era membro do Conselho Científico, acompanhando a edição de obras em língua estrangeira – através da recensão crítica no Boletim Cultural da Guiné – ameahou os conhecimentos necessários à edificação de uma visão mais actualizada e alargada das correntes antropológicas adoptadas noutros países, não se furtando a esgrimir ferozes críticas contra uma visão antropológica baseada nos foros do evolucionismo, que advogava uma ideologia de progresso⁴⁵.

*“Temos combatido e continuaremos a fazê-lo, a escola que encara a etnologia apenas museologicamente, como entretém do espírito em arquivar e classificar abstractas civilizações “primitivas”. Entre nós queremos que tenha um carácter verdadeiramente humano, toda dirigida no sentido de compreender o indivíduo no meio da sua sociedade, com o fito de bem o conhecer e o ajudar.”*⁴⁶

⁴² A. Teixeira da Mota, Recensão Crítica a “Georges Balandier, Ethnologie et Psychologie”, Boletim Cultural da Guiné Portuguesa, Vol. III, n.º 11, 1948, p. 873.

⁴³ Com quem Teixeira da Mota conviverá de perto no III encontro de africanistas, realizado em Ibadan. Por esse tempo era George Balandier o responsável pelo “Institut Fundamental de la Guinée Française” .

⁴⁴ Balandier “chefe de fila” de uma nova Antropologia que não recusa o diálogo com a Sociologia; com nítidas influências britânicas, e que se esforçará por constituir uma Sociologia; com nítidas influências britânicas, e que se esforçará por constituir uma antropologia económica e política da África “Moderna”, ao mesmo tempo que lhe dará oportunidade de tomar consciência dos seus problemas de subdesenvolvimento. V. “Afrique” *Dictionnaire de L’Ethnologie et de L’Anthropologie*, ed. cit. p. 10. Há uma parte da “escola” antropológica francesa, encabeçada precisamente por G. Balandier e P. Mercier, que se opõe ao “Estruturalismo” de Claude Levi Strauss, apoiando-se na obra de Mauss e nas interpretações de G. Gurvitch sobre o “fait social total”; recusando esse grupo admitir a distinção entre sociedades “frias” e sociedades “quentes”. V. J. Jamin “France - L’Anthropologie française”, *Dictionnaire de L’Ethnologie et de L’Anthropologie*, ed. cit., p. 293 e Peter Burk, *Sociologia e História*, 2.ª ed. Porto, ed. Afrontamento, 1990, pp. 29/31.

⁴⁵ Oliveira Martins fez escola em Portugal, adaptando muito desses conceitos, em pleno uso no seu tempo. O “Darwinismo Social”, o “Organicismo”, aliando-se ao “Evolucionismo”, constituiu, no entanto, a primeira sistematização antropológica que visava retratar a História através de três estádios: “selvajaria, barbárie, civilização”. Este último o estádio das sociedades ocidentais. V. Manuel Viegas Guerreiro, *Temas de Antropologia em Oliveira Martins*, Lisboa, ICALP, 1986, pp. 25/39 e A. Custódio Gonçalves, *Questões de Antropologia Social e Cultural*, Porto, Edições Afrontamento, 1992, p. 40.

⁴⁶ A. Teixeira da Mota, Recensão a Balandier, *Op. cit.*, p. 873.

Na recensão ao artigo de Henrique Galvão e Carlos Selvagem, “Colónia da Guiné” (1950), critica com desassombro o estudo; primeiro por falta de documentação actualizada, depois por haver deturpação de conceitos e de outros aspectos importantes apelidando de “pobreza e desactualização de técnicas de análise antropológica [...]”⁴⁷

O estudo sobre a agricultura de Brames e Balantas vista através da fotografia aérea – alertando os investigadores para o uso de novas técnicas, como a fotografia – ou posteriormente, sobre a habitação “indígena”, dão a ideia das suas incursões no estudo dos vários grupos humanos da Guiné. Acompanhado, frequentemente, de uma máquina apanhando os instantâneos humanos, tão importantes do ponto de vista das sínteses antropológicas cientificamente conduzidas.

Teixeira da Mota demonstrava um conhecimento profundo da realidade que se vivia na Guiné, quer politicamente, quer geográfica e fisicamente, quer mesmo em termos antropológicos. Quem aproveitou o seu conhecimento?

Não é de pôr de lado a hipótese de uma ligação estreita a um grupo de empresários abastados, que tinham interesses no sector agrícola e comercial da Guiné. Eleito, anos mais tarde, deputado à Assembleia Nacional pelo círculo da Guiné, em 1957, os seus vigorosos discursos demonstram as suas íntimas conexões com os poderes económicos daquela colónia⁴⁹, nomeadamente quando põe a descoberto a incúria nos serviços de instrução agrícola, saúde e veterinária, e a falta de pessoal técnico e administrativo⁵⁰.

Mas regressemos ao Centro de Estudos da Guiné, e ao seu Boletim, fundados respectivamente em 1945 e 1946. A fundação do Centro de Estudos teve objectivos bem delineados, no tocante às medidas de âmbito cultural que se impunham à Colónia. Um das suas finalidades foi a produção, por um lado, e a colecção, por outro, de informação geográfica, antropológica e social sobre as populações e meio geográfico local. Não se tratava, simplesmente, de construir um arquivo de notas, livros, cartas e mapas, sobre a exploração que se levava a efeito naquele espaço africano. Na linha de condução da política do governador e da sua equipa, o mais premente era erigir uma instituição que agrupasse a elite local, os administradores, os estudiosos e os interessados nos estudos e exploração científica em curso.

⁴⁷ A. Teixeira da Mota, “Livros e Publicações”, *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, vol. VII, n.º 25, Janeiro de 1952, p. 217.

⁴⁹ Veja-se o telegrama da Associação Comercial e Industrial agrícola da Guiné, enviado ao Presidente da Assembleia Nacional, em 18 de Maio de 1960. Aí se aplaudia, fortemente, os discursos do deputado A. Teixeira da Mota. Também não se deve omitir o facto da estreita relação entre A. Teixeira da Mota e o presidente daquela organização, assim como dos seus membros. Vide: *Processo Individual do Deputado Avelino Teixeira da Mota*, VII Legislatura 1958/1961, Arquivo da Assembleia Nacional da República.

⁵⁰ V. A. Teixeira da Mota, *Os Problemas da Guiné na Assembleia Nacional*, Bissau, Imprensa Nacional da Guiné, 1960, pp. 7-8.

Lembrará Teixeira da Mota, quinze anos mais tarde:

“[...] não posso esquecer que a magnífica biblioteca que hoje se alberga neste edifício nasceu modestamente numa prateleira de um armário da Repartição do Gabinete, que era aí ao pé que se reuniam os primeiros colaboradores e membros da comissão de redacção que em poucos meses, precisamente em Janeiro de 1946, faziam sair o primeiro número do “Boletim Cultural”, que o esforço de muitos outros fez com que nunca deixasse de publicar-se regularmente.

A praça do Império era então um vasto terreiro coberto em grande parte de capim de onde emergiam, entre outras quase relíquias do passado, uns trechos de paredes inicialmente destinados a uma escola. Esse edifício, alargado na sua traça, foi concluído, uma parte dele se instalou o Centro de Estudos e se arrecadaram os primeiros materiais destinados ao Museu, e hoje, embora totalmente ocupado por estes organismos, começa já a ser pequeno para as necessidades.”⁵¹

O Boletim Cultural da Guiné Portuguesa, propunha-se divulgar os estudos realizados localmente, merecendo prioridade a Etnografia, porque se pretendia desenvolver o conhecimento sobre os povos indígenas que habitavam o espaço guineense. A estrutura da revista assemelhava-se muito à do “Bulletin de L’Institut Français d’Afrique Noire” de Dakar. Além dos artigos, continha uma “Crónica da Colónia”, uma “Secção Etnográfica”, uma “Secção Económica e de Estatística” e uma secção votada às resenhas críticas de livros⁵².

Alguns dos administradores publicam aí os seus primeiros trabalhos. De início, Teixeira da Mota não deposita grande esperança na colaboração local. Em carta ao governador escreve:

“Afigura-se-me muito difícil, impossível mesmo, conseguir um Boletim mensal nestes próximos tempos, pelo que creio preferível fazê-lo trimestral. O campo de colaboração da Colónia é muito reduzido por enquanto; é natural que o aparecimento de alguns números venha a despertar actividades, mas por enquanto não se vislumbram. Creio da maior conveniência, indispensável mesmo, obter a colaboração de pessoas da Metrópole.”⁵³

⁵¹ Comandante A. Teixeira da Mota, “Notas e Informações”, *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, Vol. XV, n. 59, Julho 1960, pp. 665-671, p. 666.

⁵² Sobre o Boletim e a sua organização V. Clara Carvalho, “O Olhar Colonial...”, pp. 124-129.

⁵³ Carta de Teixeira da Mota ao Governador, Comandante Sarmento Rodrigues, Bissau, 12-10-1945. Agradecemos novamente ao Sr. Almirante Cavaleiro Ferreira e à sua esposa, pela cedência desta correspondência particular do Almirante Sarmento Rodrigues, e igualmente ao Sr. Almirante Leiria Pinto, que encetou os contactos com os familiares do Almirante Sarmento Rodrigues, para nos cederem a correspondência.

Foi a ideia de Teixeira da Mota que veio a vingar. O Boletim publicou-se trimestralmente mas com um sucesso extraordinário que em muito terá ultrapassado as expectativas mais optimistas durante vinte e sete anos, com muitos contributos de técnicos e oficiais de administração que trabalhavam na Guiné. De António Carreira a Rogado Quintino, de Mendes Moreira a Martins Meireles, todos de uma forma ou de outra deram a conhecer as suas investigações e estudos pelo Boletim, que se tornou em poucos anos uma marca de prestígio da Colónia, divulgado um pouco por todo o Mundo e sobretudo apreciado pelos seus notáveis trabalhos. O nível sistematizado dos trabalhos da Guiné Portuguesa, contidos nessa revista, em nada se comparam à “pobreza” evidenciada, por exemplo, em Moçambique⁵⁴.

O Ajudante Campo do governador entusiasmava-se com o florescimento cultural na Guiné Portuguesa. Em carta a João Farmhouse, noticiava.

“O nosso Boletim já é procurado com interesse nos territórios vizinhos, e estamos estabelecendo com eles relações culturais, que espero em breve se traduzirão por resultados curiosos. Ainda há um ano a nossa Guiné era uma zona negra no mapa de África – e dentro em pouco espero vê-la considerada na vanguarda da investigação científica na África Ocidental!

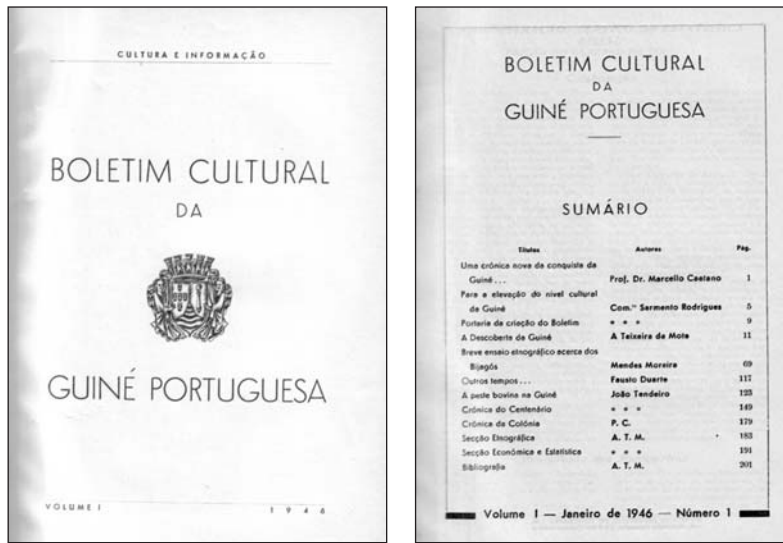
No princípio do ano que vem vamos começar em cheio a trabalhar na organização do nosso Museu e Biblioteca. Dentro de poucos meses o meu amigo poderá ver começarem a chegar aí à Sociedade de Geografia belos livros escritos na Colónia – um roteiro de estradas e povoações, organizado em moldes inéditos pelo autor destas linhas., um anuário que marcará em relação aos das outras colónias, uma série de publicações históricas de real interesse, uma série de livros de etnografia que vão causar sensação derivados de um inquérito organizado por mim) e virão lançar torrentes de luz sobre os povos da Guiné, etc.”⁵⁵

Avelino Teixeira da Mota vive intensamente esses anos. Inebriado pelo ambiente científico na África Ocidental, apostado em revolucionar por completo a política cultural na Guiné, concebe imensos projectos. Sonhava com belas edições, cuidados estudos e investigações, numa época de grande incremento da sua actividade intelectual.

Destacando-se pela inteligência, pelo aprumo, pela integridade, não apreciava a vida boémia. Todo o tempo que tinha dedicava ao estudo, à reflexão, à escrita. Teixeira da Mota estabelece contactos com personalidades conceituadas do mundo académico e da investigação ultramarina, na sua grande maioria cientistas franceses e ingleses.

⁵⁴ Cf. Alfredo Margarido, “Le Colonialisme Portugais et L’Antropologie” in Jean Copans, *Antropologie et Imperialisme*, Paris, Maspero, 1974 p. 333.

⁵⁵ Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, *Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota*, Pasta 756, Correspondência com João Farmhouse, carta de 14 de Dezembro de 1946.



• Primeiro número do *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*

Na verdade, a África Ocidental Francesa, juntamente com os territórios ingleses, fervilhava de entusiastas, muitos deles intelectuais e quadros administrativos, que procuravam um novo rumo para os estudos africanos e de um modo geral para as ciências sociais. Com esse propósito, começaram a organizar encontros, com assiduidade, buscando respostas para uma realidade que se transformava rapidamente. A dinamização do Centro de Estudos da Guiné, no pós-guerra, inscreve-se, assim, num movimento cultural mais vasto, abarcando o intercâmbio e a troca de experiências com o exterior, nomeadamente com outros centros de investigação congéneres.

Não é de admirar, nestas circunstâncias, que a Guiné de Sarmento Rodrigues e Teixeira de Mota seja, a meio da década de quarenta do século XX, uma Guiné de projecção africana, “englobadora”, que marca a sua força regionalmente. Em 1945 é esta Guiné que está em perspectiva. A “Guiné” mítica dos primeiros tempos dos Descobrimentos, abrangente, aglutinadora, sinónimo de domínio africano, de glória nacional, lembrança inolvidável das primeiras viagens portuguesas para sul no século XV⁵⁶.

⁵⁶ Sobre os vários conceitos de Guiné e sua representação textual V. José da Silva Horta, *A “Guiné do Cabo Verde”. Produção Textual E Representações (1578-1684)*, Dissertação de Doutoramento em História da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa sob orientação do Professor Dr. António Dias Farinha, 2002, pp. 31-49. Não podemos deixar de agradecer publicamente a amabilidade do Sr. Professor Dr. José da Silva Horta, por nos ter oferecido um exemplar da sua Dissertação.

Nesta época de comemorações e de grandes empreendimentos científicos e técnicos, de reconstrução e aparecimento de novas estruturas coloniais, Teixeira da Mota enriquece os seus métodos científicos e experimenta metodologias inovadoras. Este é o seu período “científico” por natureza, que se estenderá pela década de cinquenta dentro, numa permanência de doze anos em terras africanas. São anos intensos e produtivos. Convive, e troca abundante correspondência com os investigadores da África Ocidental Francesa e Inglesa; participa em encontros e congressos internacionais de africanistas; viaja pela costa africana; elabora trabalhos de índole científica, quer se trate da carta etnográfica e demográfica da Guiné Portuguesa, quer sejam os levantamentos hidrográficos.

É também nestes anos que se traçam as principais tendências e temas da sua vasta obra. Não perderá, é certo, o gosto pelos estudos de cartografia e náutica, mas jamais abandonará outra componente, que passará a ser fundamental nos seus escritos: a África, os seus povos, culturas, sociedades.

A problemática africana veio a incrustar-se no pensamento de Teixeira da Mota. Do gosto pela História e pela Geografia passara a interessar-se por ciências como a Antropologia, Etnografia ou Topografia. O seu estudo sobre “A Descoberta da Guiné”, que saiu em 1946 no Boletim Cultural da Guiné Portuguesa⁵⁷, agitou as águas da historiografia portuguesa, que nesses anos se debatia entre a tradição e a renovação.

O conhecimento directo das populações e do meio geográfico, completado com a utilização de antigos textos, muitos desaproveitados até aí pelos investigadores, deram ensejo ao emérito oficial da Armada de resolver o intrincado problema da cronologia, e de todo o processo, que rodeou “descobrimento” da Guiné.

O estudo mereceu fortes aplausos, de historiadores tão conceituados como Duarte Leite, Damião Peres ou Magalhães Godinho. Teixeira da Mota pensava que o estudo ainda podia ser melhorado e ampliado, e confessava ao governador:

*“Pude fazer com vagar o meu artigo da descoberta [da Guiné] que agora já me satisfaz, embora haja pontos que eu desenvolverei e esclarecerei em ulteriores trabalhos. Consegui fazer algumas interessantes identificações baseadas em indícios de carácter topográfico, toponímico e etnográfico e aperfeiçoando o que até aqui se têm escrito sobre a descoberta da Guiné. Alguns pontos que ficaram insolúveis espero resolve-los noutros escritos e assim trazer razoável contribuição para o esclarecimento do debatido problema da descoberta da Guiné.”*⁵⁸

⁵⁷ O estudo foi retocado, ampliado e publicado em *Mar, Além Mar...* pp. 97-249; no final ocupou quase metade deste livro de esparsos e inéditos.

⁵⁸ Carta de Teixeira da Mota ao Governador, comandante Sarmento Rodrigues, Bissau, 12-10-1945. Correspondência amavelmente cedida pelos familiares do almirante Sarmento Rodrigues, Sr. Almirante Cavaleiro de Ferreira e Sr.ª D.ª Ana Sarmento Rodrigues Cavaleiro de Ferreira.

A “Descoberta da Guiné”, que sai do prelo em pleno ciclo comemorativo (1946), começou por ser abordado a partir de uma informação apresentada ao Governador da Guiné em Agosto de 1945. Esta “nota” que ficou inédita até 1972⁵⁹, solicitada certamente pelo Governo da Colónia, visto que se aproximavam as festividades do Centenário do Descobrimento da Guiné, terá motivado o jovem tenente a prosseguir nas investigações. Tanto assim é, que vem apresentar comunicações sobre o tema na Sociedade de Geografia de Lisboa e no salão Nobre da Administração Civil da cidade de Bissau a 6 de Janeiro de 1946, na abertura das Comemorações⁶⁰.

Este ambicioso estudo, que guindou Teixeira da Mota aos lugares cimeiros da historiografia portuguesa, é dividido em três grandes partes. Na primeira parte o autor estuda os elementos de carácter náutico-geográfico, na segunda o carácter cartográfico, e por último o carácter etnográfico. A cada uma das partes corresponde uma percentagem. A primeira, grosso modo, ocupa 50% do texto; enquanto às outras duas coube 25%, para cada lado⁶¹.

Sinal claro que o trabalho se tornara conhecido internacionalmente, é o facto de Théodor Monod, naturalista, director do prestigioso Institut Français de L’Afrique Noire (IFAN), enviar uma carta a Teixeira da Mota, datada de 14 de Setembro de 1946, dizendo que *“foi com vivo interesse que tomei conhecimento do seu trabalho “A descoberta da Guiné” e, desejando possuir um exemplar na minha documentação sobre a história Africana, permita-me que lhe possa solicitar uma separata deste importante estudo.”*⁶²

Em resposta ao ofício de Monod, Teixeira da Mota escreve:

*“Cria V. Ex.ª, que o seu interesse pelo meu desprezioso estudo foi para mim uma grande satisfação. Eu conheço bem o seu prestígio nos meios da investigação africana, e também sei que V. Ex.ª é um especialista na história da geografia de África Ocidental. Costumo citar muitas vezes o seu trabalho, em colaboração com Pierre Cenival, sobre o manuscrito de Valentim Fernandes, como um modelo de publicação de textos geográficos antigos. Espero que um dia V. Ex.ª nos dê o prazer de completar essa obra, publicando a descrição do Senegal à Serra Leoa.”*⁶³

⁵⁹ V. “Nota Sobre o Descobrimento da Guiné”, Mar, Além Mar... pp. 71-77.

⁶⁰ “Como Foi Descoberta a Guiné”, Ibidem, pp. 79-96.

⁶¹ Seguimos o estudo tal como está publicada em Mar, Além Mar..., pp. 97-249.

⁶² *“J’ai pris connaissance avec vif intérêt de votre travail “A descoberta da Guiné et, très désireux de pouvoir le conserver dans ma documentation historique africaine, je me permets de vous demander si vous pourriez disposer en ma faveur d’un tiage à part de cette imotant étude.”* Instituto de Investigação Científica Tropical – Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota, pasta 870, ofício n.º 1715/IFAN, de 14 de Setembro de 1496 do Director Théodor Monod.

⁶³ *“Croyez, Monsieur, que vôtre intérêt par mon desprezientieux étude a été pour moi une des plus grandes satisfactions que’il m’a donné. Je connais bien quel est vôtre rénom dans le millieux d’inves-*

Théodor Monod apoia a ideia de Teixeira da Mota, acerca da publicação da parte que estava em falta do manuscrito de Valentim Fernandes, acrescentado que até o mais útil para os africanistas seria reunir num único volume o conjunto de fontes que diziam respeito à costa ocidental de África. Prontificava-se o director do IFAN a pôr em contacto o tenente da Marinha Portuguesa com alguns dos seus colaboradores mais directos, assinalando a necessidade de obter a colaboração das autoridades e dos investigadores da Guiné Portuguesa para a redacção e desenho da carta étnica oeste-africana, projecto esse de cariz internacional⁶⁴.

O desejo de Teixeira da Mota veio a concretizar-se cinco anos mais tarde (1951), quando sai, do prelo do Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, o primeira de um conjunto de trabalhos em parceria com o IFAN: “**Description de la Côte Occidentale d’Afrique (Sénégal au Cap de Monte, Archipels), de Valentim Fernandes**. De imediato, respondia, com ênfase, que “*nós temos, naturalmente, a maior satisfação em entabular relações cordiais com o vosso magnífico instituto.*”⁶⁵

Será com base nesse convívio científico que nascerá a ideia de publicar, através da série “Memórias” do Centro de Estudos, obras com interesse para os territórios da África Ocidental. Alguns destes cientistas começam, inclusive, a colaborar frequentemente no Boletim Cultural, enquanto Teixeira da Mota é nomeado, em 1948, membro do Conselho Científico do “Institut Français de l’Afrique Noir”, sediado em Dakar.

Aproveitando a onda renovadora nos estudos sociais, que naquele momento se experimentava em África, Teixeira da Mota encetará proveitosos contactos pessoais, discutindo matérias e preparando edições, com Theodor Monod – com quem já se vinha correspondendo –, Raymond Mauny, arqueólogo, A. Villeirs, zoólogo, Duchemin, Mercier e Robim, etnólogos, quando estes, membros da delegação francesa nos trabalhos da Segunda Conferência dos Africanistas, se deslocarem a Bissau, cidade escolhida para o “encontro” internacional.

tigation africaine, e je sais aussi que vous êtes un spécialiste dans l’histoire de la géographie de l’Afrique Occidentale. Beaucoup de fois j’ai cité votre travail, de collaboration avec Pierre Cenival, sur le manuscrit de Valentim Fernandes, comme un modèle de publication de textes géographiques anciens. J’espère que quelque jour vous nous donnerez le plaisir de le compléter, en publiant la description du Senegal à la Serra Leoa.” Instituto de Investigação Científica Tropical - Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, *Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota*, pasta 870, carta de Avelino Teixeira da Mota, Bissau, 14 de Outubro de 1946.

⁶⁴ Instituto de Investigação Científica Tropical - Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, *Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota*, pasta 870, carta de Th. Monod, sem data, mas que se presume ser de Outubro/Novembro de 1946.

⁶⁵ “*Nous aurons, naturellement, le plus désir d’entretenir cordiales relations avec votre magnifique Institut.*” Instituto de Investigação Científica Tropical – Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, *Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota*, pasta 870, carta de Avelino Teixeira da Mota, Bissau, 14 de Outubro de 1946.

Do lado português, também se incrementam os estudos e investigações das populações africanas, através de funcionários do quadro administrativo da Guiné Portuguesa⁶⁶ – António Carreira, Rogado Quintino, Mendes Moreira ou Artur Meireles, que retiram importantes conclusões a partir do Inquérito Etnográfico de 1946⁶⁷.

Além destes contactos científicos, Teixeira da Mota gozava agora do reconhecimento público como investigador conceituado, depois dos artigos que foram saindo no Boletim Cultural da Guiné Portuguesa sobre a problemática da “descoberta da Guiné”.

É curioso verificar que no espaço de um século a Guiné Portuguesa está no centro dos factores que desencadeiam a renovação historiográfica, em duas situações muito idênticas, onde se mistura política e historiografia. Primeiro com o Visconde de Santarém, o fundador dos estudos de cartografia antiga, e da própria palavra “cartografia”, que combate as pretensões francesas, no final do século XIX, ao domínio do pequeno território da Guiné Portuguesa; depois com Avelino Teixeira da Mota, à semelhança do Visconde, um exímio estudioso da cartografia antiga, numa época em que se debate acerrimamente a data do descobrimento da Guiné, entre historiadores afectos à corrente nacionalista, conotada com o Estado Novo, e o conjunto de intelectuais e estudiosos que combatiam esse tipo de História. Sobressaindo nessa fila Duarte Leite e Magalhães Godinho.

A meio do século XIX o Visconde de Santarém tinha posto um ponto final no problema do descobrimento da Guiné. Descobrimento, diga-se em abono da verdade, quanto a prioridades. Foram os marinheiros portugueses que aí primeiro chegaram e não os franceses, isso ficara demonstrado, sem dúvida. Charles de la Roncière voltara à questão, mas não fugira das ideias do Visconde; Raymond Mauny tratara de novo o tema, mas segundo Vitorino Magalhães Godinho sem nada de inovador acrescentar⁶⁸.

Teria nascido a História dos Descobrimentos sob o forte cunho nacionalista, para defender as nossas pretensões expansionistas em África, concretamente na Guiné, região sempre muito disputada, arredando as pretensões francesas do

⁶⁶ Mais de 75 % destes funcionários era de origem cabo-verdiana, como António Carreira e Mendes Moreira, ou de outras partes do Império como Rogado Quintino, natural de Goa. Ainda assim o peso dos naturais de Cabo Verde é esmagador, o que se tornara uma tradição de séculos. Vário motivos concorrem para que tal acontece, entre outros, um maior grau de alfabetização do arquipélago. Cf. Peter Karibe Mendy, *Colonialismo Português Em África: A tradição de Resistência na Guiné-Bissau (1879-1959)*, Lisboa /Bissau, Imprensa nacional – Casa da Moeda/ Instituto Nacional de Estudos e Pesquisa, 1994, pp. 306-307.

⁶⁷ Sobre a intensificação do trabalho científico nesta época, nada melhor do que ler o que deixou escrito o próprio Teixeira da Mota na introdução à sua primeira, e até agora única, colectânea de textos dispersos *Mar, Além Mar*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar – Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, 1972, pp. XVIII-XXIII.

⁶⁸ Vitorino Magalhães Godinho, *Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1962, p. 6.

monopólio dos “rios da Guiné”. O Visconde de Santarém, a um tempo, e Joaquim Bensaúde, a outro, foram os grandes chefes-de-fila das reivindicações nacionais. Um no século XIX, combatendo com os instrumentos ao seu alcance: velhos mapas e crónicas; Joaquim Bensaúde nas primeiras décadas do século XX, publicando regimentos de navegação, tratados cosmográficos, colectâneas documentais que se julgavam perdidas, para afastar as pretensões alemãs quanto à influencia fundamental na génese da náutica astronómica, mostrando que a arte de navegar é produto interno da cultura astronómica peninsular. Ou seja, o cunho patriótico e nacionalista vincaram desde início a História dos Descobrimentos.

Teixeira da Mota, equilibrando a sua posição é, seguramente, um dos seguidores de Visconde de Santarém. Vitorino Magalhães Godinho, após desavença com o Oficial da Armada, rapidamente sanada, a propósito das Comemorações, sugeria, em 1947: “ *As qualidades reveladas por este autor [Teixeira da Mota] levam-nos a formular o voto de que lhe seja concedida uma bolsa para estudar as navegações desde o Cabo Não até, pelo menos, o fundo do Golfo da Guiné, dando-se-lhe ensejo a percorrer com vagar essa costa e pondo-se à sua disposição todas as fontes e bibliografia necessária.*”⁶⁹

Textos, investigações, comentários a autores que se tinham debruçado sobre a África Ocidental, tudo o que se relacionasse com descrições geográficas e antropológicas sobre a presença dos portugueses em África e os contactos luso-africanos, passam a interessar Teixeira da Mota. Os seus próprios textos, resultantes de aturadas investigações, podem ser inseridos, julgamos, numa longa produção textual que durante mais de quinhentos anos se produziu para aquele espaço.

Até a forma como este Oficial de Marinha adquire informação, pelo contacto com as populações nativas, é similar à recolha de dados, geográficos e antropológicos, efectuada pelos primeiros autores (séculos XV-XVII), com produção textual sobre esse espaço, entre os quais se encontram o Padre Manuel Álvares, Padre Baltazar Barreira, André Álvares de Almada ou Francisco Lemos Coelho.

Avelino Teixeira da Mota, efectivamente, agradece nas suas obras aos “anónimos” indígenas, e “simples” homens do mato que:

*“Não quero também deixar de manifestar que devo uma quantidade apreciável de informações a um grande número de indígenas. Régulos, chefes de povoações, cipaios, dignitários maometanos, “baloubeiros” animistas e muitos outros nativos das mais variadas condições [...] – ainda que muitas vezes espantados com certas perguntas, que nunca lhes passou pela cabeça poderem ser feitas por um branco... Não poucas vezes tais informações sobre factos aparentemente irrelevantes me colocaram na pista de importantes novidades ou me conduziram a interpretações mais satisfatórias.”*⁷⁰

⁶⁹ Vitorino Magalhães Godinho, *Comemorações e História. A Descoberta da Guiné*, Lisboa, Cadernos da “Seara Nova”, 1947, p. 18.

⁷⁰ A. Teixeira da Mota, *Guiné Portuguesa*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1954, pp. XXVII-XXVIII.

CONCLUSÃO

Teixeira da Mota, distinto oficial de Marinha, exerceu funções de Ajudante de Campo do Governador da Guiné Portuguesa entre 1945 e 1947. Reconhecido pela dedicação, competência, empenho em tudo o que fazia, liderou importantes trabalhos etnográficos que se fizeram naquela colónia entre 1945-1947; fez o reconhecimento de todas as estradas continentais da colónia; desenhou, na escala de 1/1.000.000 uma carta dos povos da Guiné; ajudou a fundar o Centro de Estudos da Guiné Portuguesa e o seu Boletim Cultural.

Sarmento Rodrigues, um reconhecido oficial de Marinha, herói nacional durante a 2.ª Guerra, ao proceder ao salvamento de naufragos de navios torpedeados por submarinos nazis, foi o homem escolhido por Marcelo Caetano para liderar os destinos da Guiné Portuguesa no pós-guerra.

As informações que o Governador dava em 1945, dão a ideia do apreço e confiança no seu Ajudante de Campo.

“Oficial inteligente e estudioso e colaborador infatigável e leal. Tem desempenhado as funções do seu cargo com a maior competência.”

No ano seguinte mantém as avaliações anteriores: *“Confirmo o excelente juízo que consta da minha informação do ano passado. Oficial inteligente, muito culto e estudioso, leal e dedicado ao serviço. Com rara competência e autoridade em assuntos históricos, em todos os demais encargos tem-se revelado sempre um precioso colaborador.”*⁷¹

A comissão de serviço que presta em África, levaria Teixeira da Mota a alargar os seus horizontes científicos e intelectuais, ao mesmo tempo que trabalha e estuda novas ciências; resolvendo intrincados problemas de investigação; contactando com estudiosos e cientistas estrangeiros.

Este é um período de intensas mudanças na política internacional; um período de modernização dos aparelhos de poder coloniais em face da contestação das populações autóctones.

Teixeira da Mota é um funcionário do Império Português, trabalhando em prol do domínio e influência lusitana em terras africanas, mas o seu papel vai muito para além do “simples” domínio colonial. Afirmar-se na vertente cultural e científica. A obra que deixou na Guiné, e na África Ocidental assim o demonstra. As palavras de António Carreira testemunham o reconhecimento, entre os que mais de perto trabalharam com o Ajudante de Campo do Governador da Guiné:

“O Mota pode vangloriar-se de haver conseguido com a sua inteligência, dedicação e persistência, aquilo que muitos outros quiseram tentar e desistiram desiludidos. A obra do Governador, no campo cultural, pertence-lhe. Sem o Mota ele não a realizaria, plena de êxito e admirada, como é. Todas as publicações da Colónia, nomeadamente o Boletim, falam eloquentemente a marcar uma época como nenhuma outra. No dia em que o Governador deixar de dirigir

a Colónia e V. vier em definitivo para a Metrópole, tenciono, então, fazer um balanço geral do que foi a Vossa actuação e o que ela se projecta para além do que muitos não vislumbraram ainda. Com todas as virtudes e defeitos (terá mesmo defeitos porque são dos mortais), ela perdurará na memória de todos e vincará um período de Governação que não pode sofrer apreciação, por confronto, com outros anteriores – foi de todos o mais brilhante”⁷².

Teixeira da Mota ficaria indissolúvelmente associado a África. Na única autobiografia que redigiu, publicada na introdução aos seus esparsos, está bem patente essa influência, na sua obra e no seu pensamento, quando, relatando a passagem a outro serviço – o da Missão Geo-Hidrográfica – deixara para trás as suas funções de Ajudante de Campo, em finais de 1947:

“Quanto a nós havíamos encontrado a solução providencial para continuarmos na África, a navegar e sondar o mar e rias da Guiné e a viver no mato entre gente humilde, entregues ao encantamento da contínua descoberta da terra e das suas gentes – e a pensar com apreensão no dia em que teríamos de deixar essa vida. Quando esse dia chegou, não valeu na realidade a pena a algumas pessoas o terem-se preocupado com a ideia de que algo mais teríamos em mente que não fosse aquela satisfação espiritual; mas desse equívoco haveríamos de continuar, pelos anos fora, a ser vítima frequente e geralmente paciente.”⁷³

Em síntese, a comissão de serviço de Avelino Teixeira da Mota, feita em início de carreira, como Ajudante Campo de um governador colonial (1945-1947), transformou-se num ganho de saberes e experiências; é um formador da sua mentalidade e da sua visão do mundo. O que está em jogo não é só uma “mera” experiência militar numa das parcelas do Terceiro Império Português⁷⁴. É muito mais do que isso. É a aquisição de uma experiência administrativa e política, e uma não menor experiência científica em vários domínios do “saber”.

⁷¹ Biblioteca Central da Marinha/Arquivo Central da Marinha Processo 228, caixa 21.

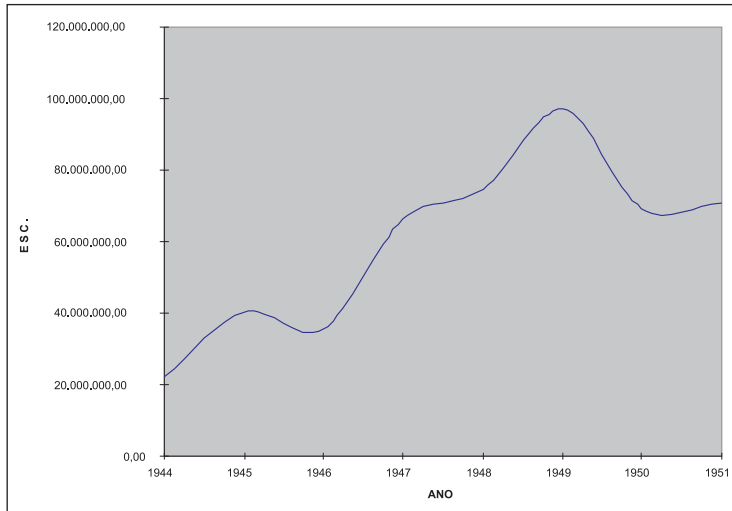
⁷² Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, *Espólio do Almirante Avelino Teixeira da Mota*, Pasta 750, Carta de António Carreira a A. Teixeira da Mota, 12 de Fevereiro de 1948.

⁷³ A. Teixeira da Mota, *Mar, Além Mar...* p. XXII.

⁷⁴ Utilizamos a denominação de Gervase Clarence-Smith, *O Terceiro Império Português 1825-1975*, Lisboa, Teorema, 1991.

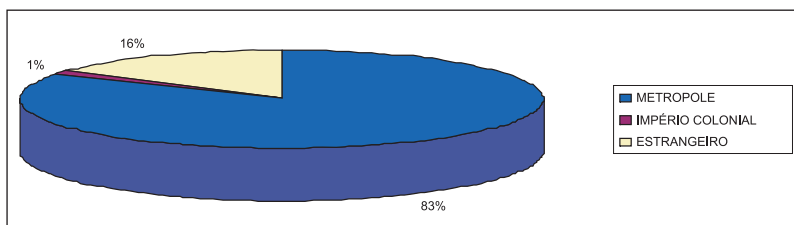
ANEXOS

Quadro I
Exportações de amendoim (receitas em Esc.)



Fonte: Biblioteca Central da Marinha, Espólio Almirante Avelino Teixeira da Mota, papéis avulsos.

Quadro II⁷⁵
Exportações de produtos no ano de 1950 (quantidades em kg)



Fonte: Biblioteca Central da Marinha, Espólio Almirante Avelino Teixeira da Mota, papéis avulsos.

⁷⁵ Refere-se à exportação de produtos da Guiné Portuguesa no ano de 1950.

CENTRO DE ESTUDOS DA GUINÉ PORTUGUESA

N.º 7

**A HABITAÇÃO INDÍGENA
NA
GUINÉ PORTUGUESA**

DIRECÇÃO DE
A. TEIXEIRA DA MOTA
E MÁRIO G. VENTIM NEVES



BISSAL 1948



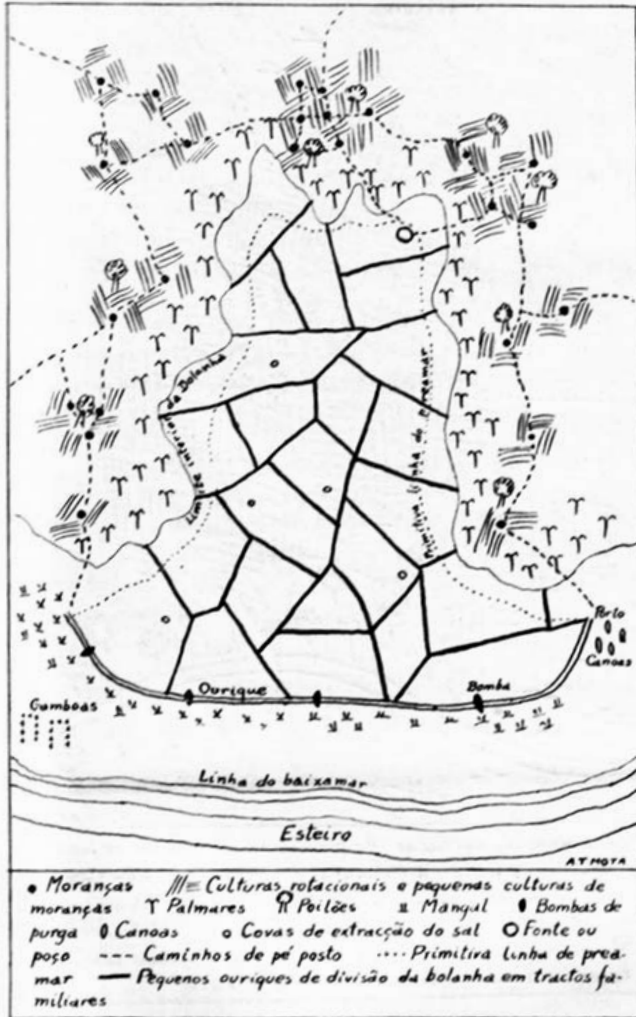


Fig. 8 — Tipo de povoamento dos litorálicos

(Desenho de A. Teixeira da Mota)

* Retirado de "A Habitação Indígena na Guiné Portuguesa"

PERO DE ALENQUER (SÉC. XV): O PRECURSOR DA CIÊNCIA NÁUTICA APLICADA COM CONSCIÊNCIA INTER-HEMISFÉRIOS

*Comunicação apresentada pelo Académico
José Caro Proença, em 11 de Outubro*

1 – PROÉMIO

De certeza moral, Pero de Alenquer é o precursor da ciência náutica **aplicada**, com consciência, à escala planetária.

Ciência **aplicada** e não *pura*, é evidente.

Indicia-o as abonações de Quirino da Fonseca (1926) e de Gago Coutinho (1929).

Comprova-o o **banco de dados**, geonáuticos, de Álvaro Velho do Barreiro – autor presuntivo do relato noticioso da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia e testemunha presencial, outiva e participativa do memorável feito (1497-1499).

2 – ABONAÇÕES

2.1– **Pero de Alenquer**, “... frequentava a corte de D. João II e cabalmente elucidaria o monarca em práticas de navegação que muito o ocupavam” – diz Quirino da Fonseca (1926).

2.2 – **Pero de Alenquer**, “... declarara [a D. João II] conhecer o **Segredo** de trazer [de S. Jorge] da Mina a Lisboa qualquer **nau** por grande que fosse” – revela Gago Coutinho (1929).

Esta abonação condiz (e reforça-o) com o proverbial **secretismo da política atlântica** estabelecida por aquele monarca, quando ainda príncipe (1474).

Neste caso, conotado com o **invento** e o **segredo** de que Pero de Alenquer era detentor, único.

Pois, se outro navegador coevo, português ou não, executasse a dita torna-viagem com **nau** de qualquer porte, decerto, o Príncipe Perfeito, não admitiria a **bazófia** – por praxis corrente.

Vulgo seria, já então!, o regresso entre o golfo da Guiné e o porto de Lisboa com a tradicional **Caravela**.

Navio, mais maneirinho e veleiro, capaz de bolinar contra os alísios do **NE** e singrar contra a corrente marítima **em Sul** por longitudes próximas da costa atlântica, euro-africanas.

Contudo, não raro se perdiam nos mares da Guiné, os capitães das caravelas d' El-rei D. João II, na torna-viagem da Mina.

Embora não determinante, esse fenómeno geofísico natural era (e é!) condicionante.

Quanto à navegação à vela pelo caminho mais curto, entre S. Jorge da Mina e Lisboa. Sobretudo com naus grandes.

Pero de Alenquer o superou, contornando o Atlântico Norte pelo W, defronte do **Mar de Baga** ou do **Sargaço** (Fig. 1).

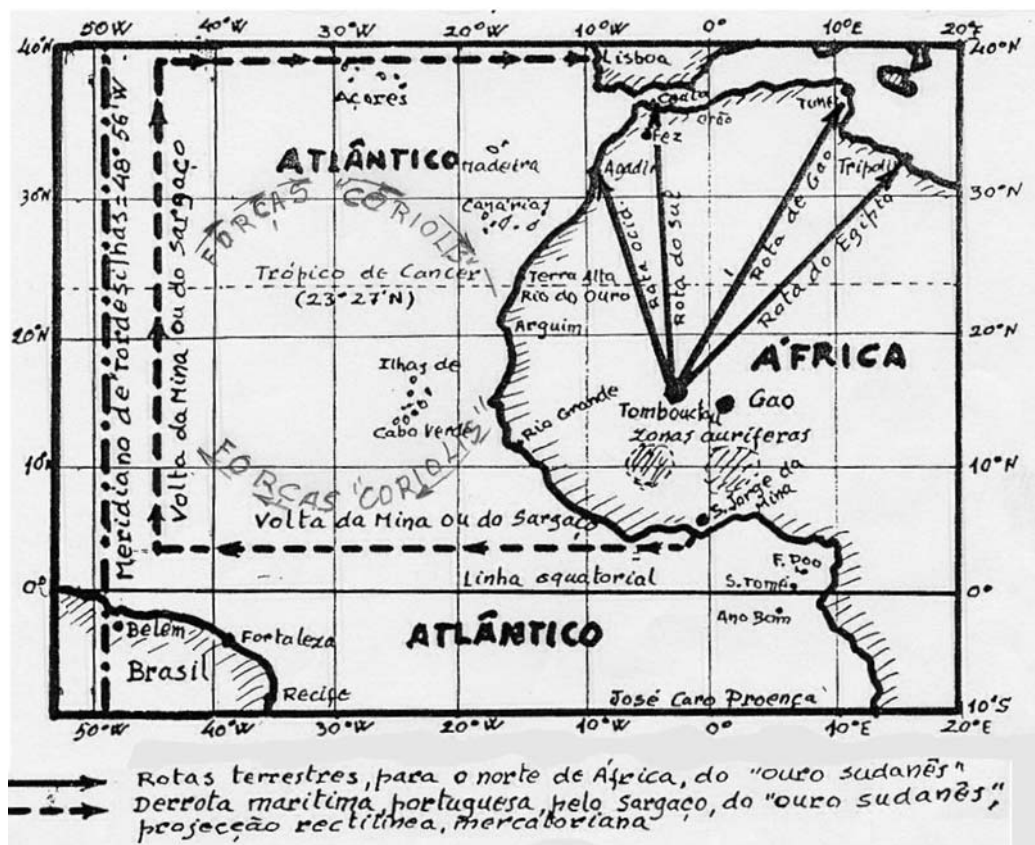


Fig. 1 - Volta da Mina

Distância mais extensa, mas menos morosa.

Espacialização do tempo otimizado.

Mercê das forças propulsoras tendentes pela popa – em vez de as enfrentar. Forças, hoje em dia, ditas de **Coriolis**.

Forças geofísicas – eólicas e marítimas – cuja resultante fundamental, no Atlântico Norte, circula no sentido do movimento dos ponteiros do relógio – ao invés do Atlântico Sul (Fig. 2).

Pero de Alenquer, então e ali, as teria observado e interpretado com acuidade impar **Utensilagem mental**, lógica e intuitiva, de experiência náutica feita.

É óbvio, apoiada na **utensilagem instrumental** de bordo, de certo, a mais acurada da época.

Geomagnética a **bússola**, para orientação do rumo do navio; e astronómica, o **astrolábio**, para observação da altura polar.

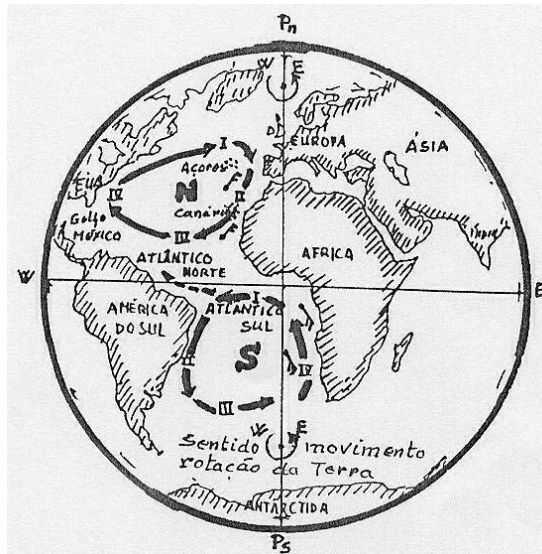


Fig. 2 - Forças de Coriolis, no Atlântico

3 – DADOS GEONÁUTICOS

Embora **sincréticos** – e não **secreéticos**, como as abonações anteriores – os **dados** geonáuticos de Álvaro Velho do Barreiro denotam a ciência aplicada pelo piloto-mor, Pero de Alenquer, aquando da memorável viagem marítima de Vasco da Gama à Índia.

No género, o maior feito da História da Humanidade, segundo o Prof. Arnold Toynbee.

Cometimento universal, inter-hemisférios (N⇒S/W⇔E, Atlântico ⇔ Índico), gerador da **mundividência e da mundivivência** – de que a **LUSOFONIA** é a expressão primeira.

Todavia, viagem ainda não **estudada num livro monumental**, como **Livro Científico**, como sugeriu Gago Coutinho (1929).

Capaz de ombrear com o das Humanidades. **Os Lusíadas**, de Luís de Camões, que canta, e encanta!, em versos-mil, a viagem do Gama, segundo a reportagem de Álvaro Velho do Barreiro.

Défice comprovado pelo sincretismo generalizado em torno da notícia deste códice quatrocentista, do teor seguinte:

“E em 22 dias do dito mês [de Agosto de 1497] indo [a frota do Gama] na volta do mar, ao Sul e a quarta do sudoeste, achámos muitas aves feitas como garções e, quando veio a noite, tiravam contra o su-soeste muito rijas como aves que iam para terra. E nesse mesmo dia vimos uma baleia e isto bem oitocentas léguas em mar”. – fim de citação.

4 – SINCRETISMO GENERALIZADO

Banco de dados geográficos e náuticos por excelência, o descritivo de Álvaro Velho do Barreiro ainda não foi decodificado, até hoje, no mínimo, por dois **epistemólogos** com pareceres coincidentes.

Exemplifica-o as transcrições do notável trabalho intelectual, histórico-científico, do senhor Cte. José Manuel Malhão Pereira, inserto na obra literária **A Viagem de Vasco da Gama à Índia**, coordenada pelo Senhor Dr. José Manuel Garcia, Edição da Academia de Marinha (Lisboa 1999) – e, também, as abonações oportunas de Viriato Campos e José Pedro Machado, a saber:

4.1 – Gago Coutinho (Cte. Malhão Pereira)

Considera a data, 22 de Agosto (de 1497), correcta, mas a distância [das **bem 800 léguas em mar**] mal referenciada”; e, as aves marinhas “... poderiam ser da ilha de Fernando de Noronha ou dos penedos de S. Pedro.”

4.2 – Ravestein

Admite que a data de 22 de Agosto não está correcta, visto que será impossível [os navios do Gama] estarem nesse dia a **800 léguas em mar**.

4.3 – Fontoura da Costa

Considera haver erro na distância das **bem 800 léguas**, mas não na data ou dias de navegação – adendo.

4.4 – Viriato Campos e José Pedro Machado (em conjunto)

Escrevem: “... não há erro na afirmação do autor do relato ... de que a frota [do Gama] estava, segundo a estimativa da época, a 800 léguas em mar;” e, “... de que a rota estabelecida pelo Almirante Gago Coutinho, fazendo passar a frota a nordeste e leste do Penedo [e não a noroeste, porque então teriam descoberto o Brasil], revela o seu profundo conhecimento sobre o condicionamento físico [s.: **Forças de Coriolis** – acrescento] do Atlântico e honra a ciência náutica [portuguesa].

“Este aspecto científico [continuam, Viriato Campos e José Pedro Machado] tem tanto maior interesse quanto é certo ter Gago Coutinho julgado que as *800 léguas em mar* conduziriam a localizar a frota [do Gama] a noroeste do Penedo [de São Pedro], decerto porque na altura do seu estudo não dispunha da carta *Kunstmann III*”. – fim de citação.

4.5 – Abreviando, finalmente, Malhão Pereira

Aventa a data 22 de Setembro de 1497 como a mais correcta – e não a do autor da notícia, dada a 22 de Agosto desse ano.

Pois, diz o excelso Marinheiro e experiente Velejador, Malhão Pereira, para “... uma distância percorrida na derrota a partir [da ilha] de Santiago de 800 léguas, ... a frota do Gama singraria cerca das “Ilhas da Trindade e Martim Vaz”, onde, “naquela posição era possível avistar aves que se dirigissem para terra voando para o su-sueste, porque se dirigiam para as ilhas da Trindade e de Martim Vaz” – referenciadas no grafismo computadorizado do autor, exposto por gentil anuência (Fig. 3).

E, com inexcedível probidade intelectual e profissional, o Senhor Cte. Malhão Pereira, conclui:

“Todas estas considerações são naturalmente discutíveis, dada a escassez de elementos à nossa disposição, mas contribuem para mais uma interpretação possível desta parte do texto de Álvaro Velho” – fim de citação.

5 – INTERPRETAÇÃO OUTRA

Leigo, em andanças através do *Mar sem-fim*, não ousou questionar doutos pensamentos de quem domina seus arcanos. Embora, todos, díspares entre si. Facto admissível. Pois, só a Ciência com consciência admite a disparidade. Como Galileu perante a *Verdade dogmática* do *Sacro Colégio do Vaticano*.

Mas, incentivado pelo probo desafio do Senhor Cte. Malhão Pereira, ousou o compósito seguinte, de inferências outras, em torno da *sincrética* notícia de 22 de Agosto de 1497.

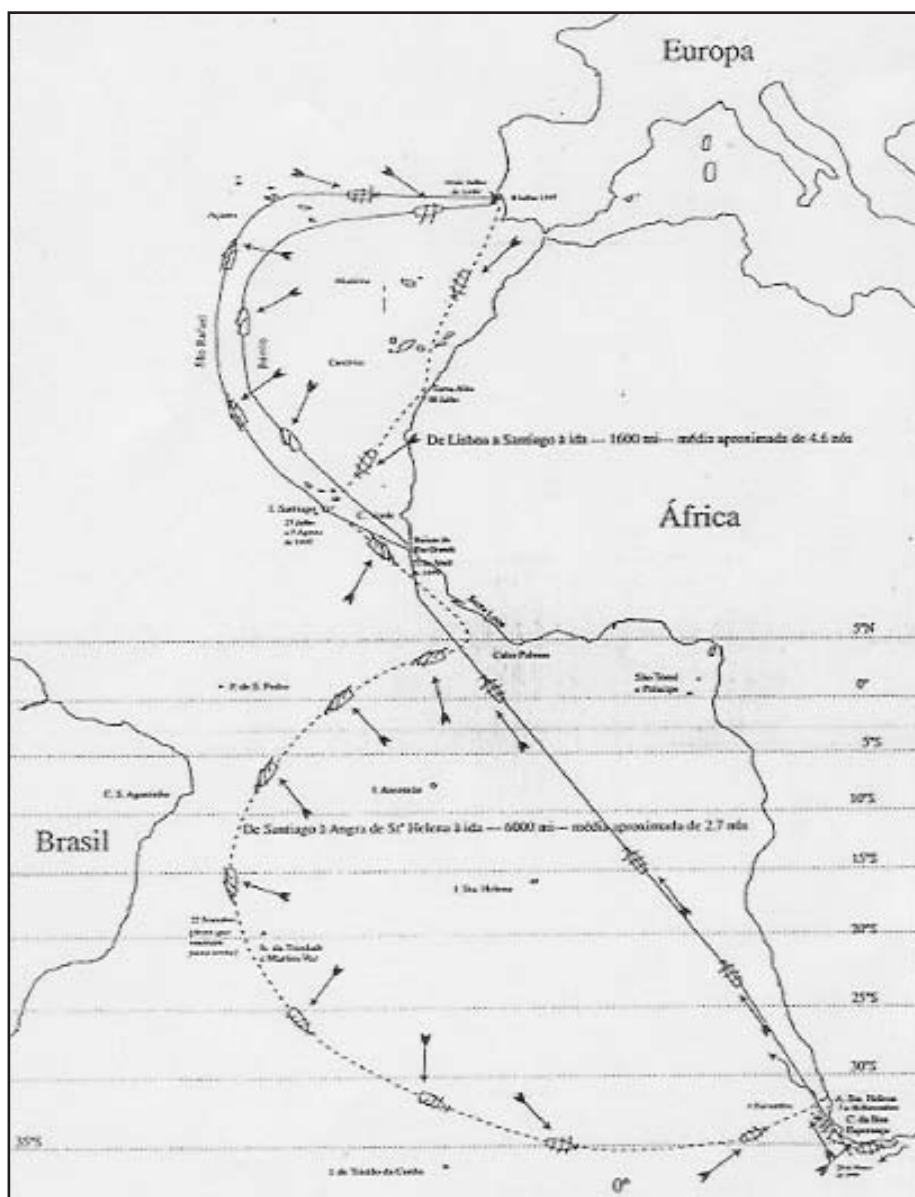


Fig. 3 - Derrota Atlântica de Vasco da Gama à ida para a Índia e no regresso (por gentileza do autor, Cte. Malhão Pereira)

5.1 – Preliminar

Naquele dia, a frota do Gama singrava na **volta do mar**, já *ao sul* do Atlântico Norte.

Estava então *bem 800 léguas em mar*.

É óbvio, relativo a um ponto de referência terrestre conhecido do piloto-mor, Pero de Alenquer.

Tal seria o Cabo de Boa Esperança, localizado e referenciado geodesicamente por aquele navegador, no confim da costa atlântica de África, “...**Que para o Pólo Antártico se estende**.”

Verso subtil de Camões, em *Os Lusíadas* (V. 50), denotativo do *meridiano zero* de referência.

Ou seja, a referência lógica e intuitiva entre a travessia do Atlântico Sul, enxada pela **volta do mar** largo, e da desejada travessia do Índico – mediante a **rota do Cabo, em leste**, ao longo do paralelo c. 35° S.

Assim o fez em primeira mão, Pero de Alenquer, uns dez anos antes, quando piloto-mor da frota de Bartolomeu Dias (1487-1488).

Momento e condição conducentes à feitura do portulano e registo das coordenadas geográficas fundamentais daquele território e promontório – assinalado pelo padrão São Filipe, c. 34° S.

Fê-lo em terra firma, é lógico.

Por maior fiabilidade obtida com a **utilização instrumental** de bordo:

a) O **astrolábio**, tido como o *metro* do Mundo medindo em latitude, $N \Leftrightarrow S$ – assim como o **cronómetro naval** havia de ser o *metro* do Mundo medindo em longitude, $W \Leftrightarrow E$, desde a segunda metade do séc. XVIII; e,

b) A **bússola**, considerada o **roteiro** dos caminhos marítimos do Mundo que os navegadores portugueses da dita viagem do Gama estavam a desvendar. Isto uns 500 anos antes do advento do **GPS** e de demais radioajudas sofisticadas da era hertziana.

Utilização electromagnética capaz de reduzir, num pronto, o orbe terrestre a um ponto geodésico rigoroso – correspondente à intercepção das coordenadas geográficas do lugar.

Daí o cálculo lógico e intuitivo (predicados mentais indispensáveis em Matemática, segundo Henry Poincaré), a cujo **resultado**, tão-só, Álvaro Velho do Barreiro teve acesso ou decidiu noticiar.

Por via do **secretismo** do navegador, ou do **sincretismo** do noticiador.

Só meras hipóteses justificam as díspares interpretações actuais, carentes de revisibilidade constante.

Idoneismo característico da Ciência com consciência, inconformada e inacabada.

A inferência seguinte o exemplifica.

5.2 – Inferência

A 3 de Agosto de 1497, a frota do Gama partiu *em leste* da ilha de Santiago (Fig. 4).

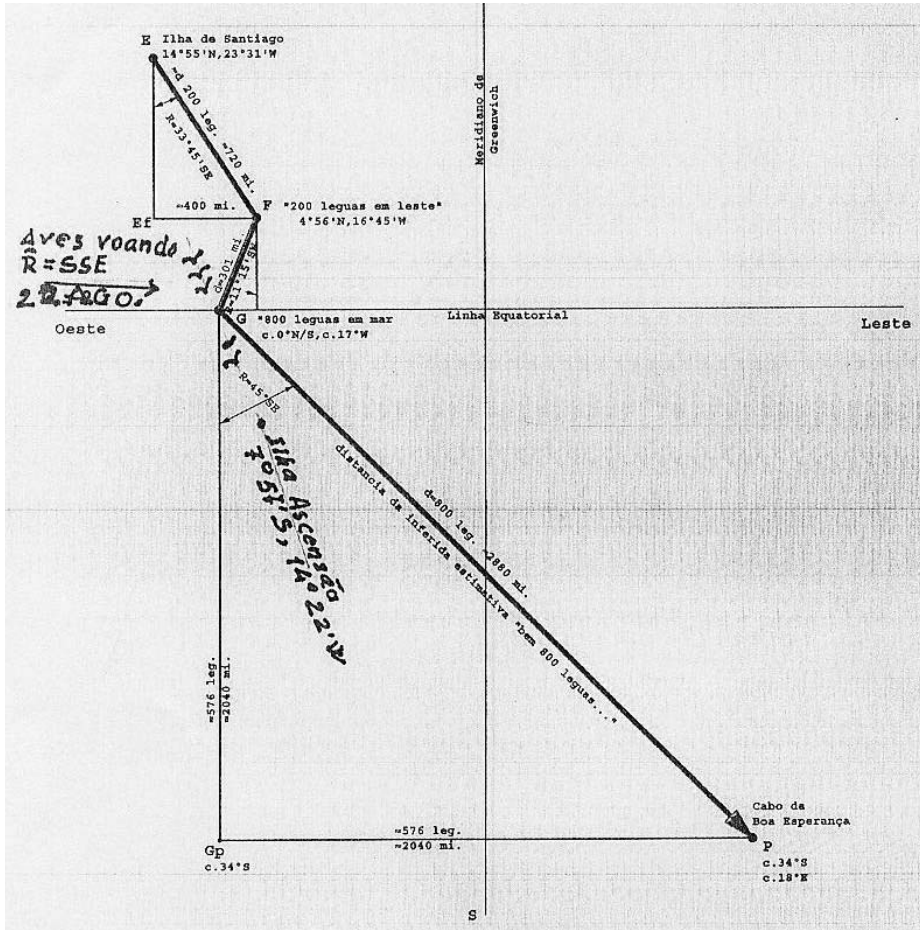


Fig. 4 - "Partida em leste" da Ilha de Santiago

Assim singrou, no quadrante SE – relativo ao ponto de partida –, **200 léguas** em 15 dias (360 horas), à velocidade média de cruzeiro c. 2 nós.

Depois, pairou **dois dias e uma noite** – a fim de consertar a verga partida no capitânea, São Gabriel.

Trabalho concluso, a frota, retomou a marcha avante.

Agora, indo na **volta do mar**.

Portanto, no sentido do quadrante SW da **rosa da agulha**.

Sugere-o a citada notícia de 22 de Agosto de 1497.

Referente ao **rumo** e ao momento de passagem, logo além, do equador ($> 0^\circ$ S).

Ou seja, após a tirada final no Atlântico Norte, desde o paio forçado pela reparação da verga partida no navio de Vasco da Gama, atrás citado.

Tirada de umas 87,46 léguas que, juntas às **200 léguas** acabadas de singrar, totalizam 287,46 léguas (c. 1020 milhas).

Distância, esta, da derrota em linha recta quebrada de dois rumos, entre a ilha de Santiago e o dito ponto de anúncio.

O Sul de algo – a linha do equador, implicitamente (c. 0° S).

Espacialização do tempo de viagem, de 19 dias (456 horas), velocidade média de cruzeiro c. 2,5 nós.

Nesse momento e lugar, a frota do Gama, estaria **bem 800 léguas em mar**.

Logicamente, relativo ao termo final da projectada e iniciada travessia do Atlântico Sul: **Cabo de Boa Esperança**, sito 45° SE.

Distância e rumo correspondentes a hipotética hipotenusa de um triângulo rectângulo isósceles, com catetos da ordem dos 34° terrestre.

Valor equivalente à diferença de latitude e de longitude entre o ponto do enunciado, na **volta do mar** Atlântico, já **ao Sul**, e o provável ponto de terra firme daquele promontório (c. 34° S / 34° E), determinado por Pero de Alenquer uns dez anos antes.

Inferência teórica simplista, expressa em linhas rectas, sobre cartografia quadrangular – seguindo Gago Coutinho (Fig. 5).

Decerto, a mais adequada à mentalidade do navegador prático de antanho.

Sugere-o o cálculo aritmético-geométrico pitagórico.

Pois, tendo cada cateto 34° geodésicos, e considerando o módulo adoptado pelo piloto-mor, Pero de Alenquer ($16 \frac{2}{3}$ léguas / 1° terrestre), temos:

$$AC = DC = 34^\circ \therefore 34^\circ \times 16,666... = 567 \text{ léguas,}$$

Visto,

$$1^\circ \Leftrightarrow 16,666 \dots \text{ léguas}$$

Daí, segundo o teorema de Pitágoras (d = GP):

$$\begin{aligned} d = AD &= \sqrt{AC^2 + DC^2} = \sqrt{567^2 + 567^2} = \\ &= \sqrt{2} \times 321489 = \sqrt{642978} = \mathbf{801} \text{ léguas} \end{aligned}$$

ou,

800 (por arredondamento)

Obs.: O valor de **801 léguas**, calculado no final do séc. XV, com certeza, por Pero de Alenquer, adequa-se com rigor semântico à expressão **bem 800 léguas em mar**, de Álvaro Velho do Barreiro.

Pois, segundo frase ainda actual, algo é **bem** medido, ou **bem** pesado, quando peca por excesso escasso.

Jamais por defeito.

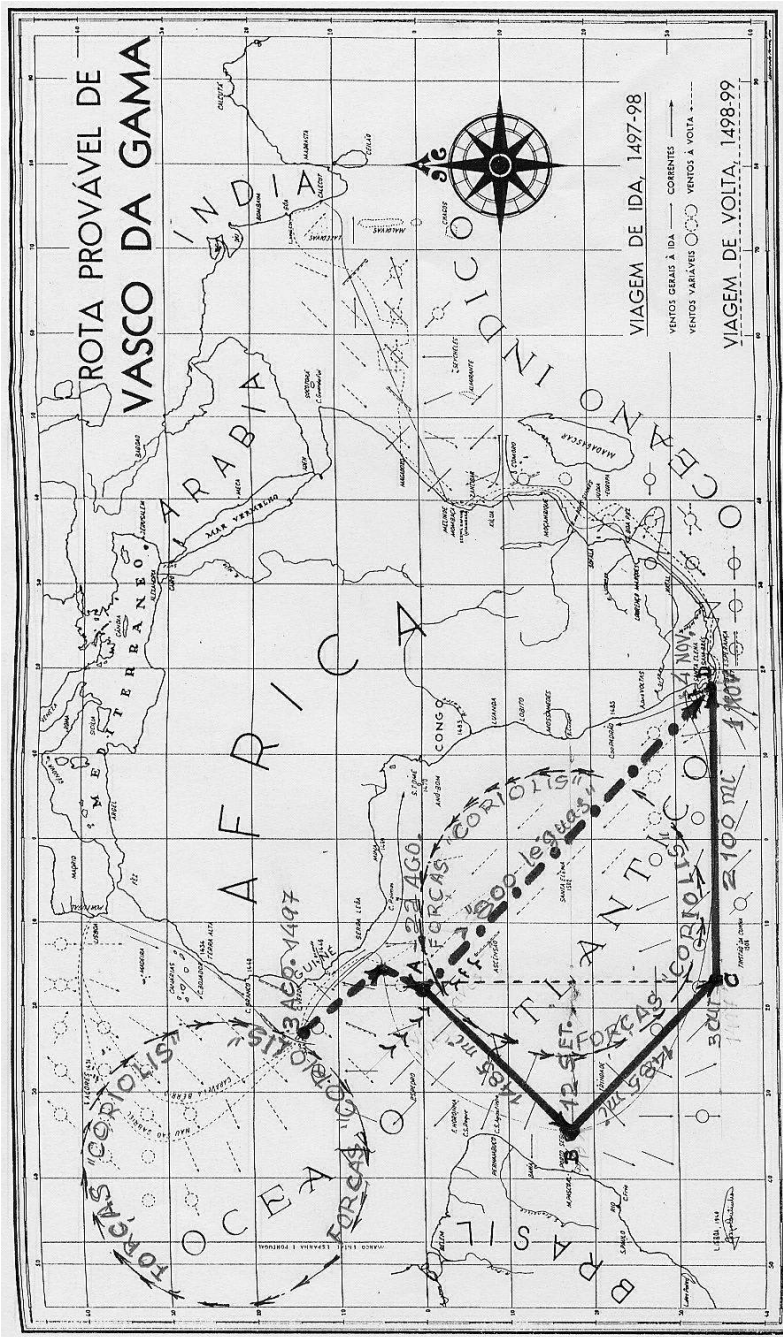


Fig. 5 — Cartografia quadrangular de Gago Coutinho

6 – NOVA “TRAVESSIA NOVA” DO ATLÂNTICO

Inventor presuntivo da celebrada **Volta da Mina** até o revelar a El-rei D. João II, **Pero de Alenquer** dispôs-se a cometimento idêntico na travessia do Atlântico Sul.

Também, pelo W ignoto deste mar infindo, indo **em Sul** na **volta do mar**.

Não já a prolongá-lo, defronte da costa ocidental de África, rumo adentro do quadrante de SE, como o demandou na primeira vez, dez anos antes.

É óbvio, o ora novo **segredo novo** seria do conhecimento pormenorizado do capitão-mor, Vasco da Gama, com lúcida anuência deste.

Segredo exclusivo de Portugal e dos Portugueses, de engenho e arte feito.

Durante decénios, nenhum outro povo navegador se aventurou a tanto, com ciência náutica consciente.

Invento e segredo da histórica **Carreira da Índia**, iniciada com a viagem do Gama em análise, sob a ciência náutica do piloto-mor Pero de Alenquer.

Um navegador nuneano, prático e lógico, antes de Pedro Nunes.

Acontecimento e feito certificados, em primeira mão, por Álvaro Velho do Barreiro.

Relato-noticioso utilizado, em directo ou não, por Camões, em **Os Lusíadas**, do primeiro verso ao canto X – salvo o III e IV cantos.

No segundo quartel do séc. XX, Gago Coutinho também se serviu do códice quatrocentista daquele noticiário, como **banco de dados**.

Para delinear a travessia gâmica do Atlântico Sul, numa derrota em dois ramos, curvos, entre a ilha de Santiago e o Cabo de Boa Esperança.

Hipótese verosímil, seguida de perto pelo Cte. Malhão Pereira, no trabalho citado atrás.

Também matriz da simulação sintética, seguinte.

Porém, em linha recta quebrada de três rumos: (Fig. 5).

Virtual, é evidente. Face à esferecidade terrestre, e a determinismos geofísicos de ordem vária.

Faço-o por a considerar a mais adequada à época da cartografia medieva, desconhecadora do *cronómetro naval*.

Engenho mecânico, moderno, fundamental, para determinar as distâncias navegadas em longitude ($W \Leftrightarrow E$).

Mas, no final do séc. XV, o piloto-mor da frota do Gama, na essência, só dispunha da *bússola* e do *astrolábio*.

A *bússola* assegurava os rumos, pela *rosa da agulha*.

O *astrolábio* garantia as latitudes dos paralelos a interceptar, segundo o plano da viagem – gizado e encetado, com lógica e intuição, por Pero de Alenquer.

7 – TRAVESSIA DO ATLÂNTICO AUSTRAL PELA VOLTA DO MAR

7.1 – Considerações prévias

Concluída a derrota no Atlântico Norte, entre a ilha de Santiago e a passagem **ao Sul** do equador, a 22 de Agosto de 1497, a frota do Gama, estaria cerca de 35° de diferença de latitude S e de longitude E do termo da travessia franca daquele Mar – “**com que nos os Antigos punham tão grande medo e espanto**” (Duarte Pacheco Pereira).

Isso, tendo por referentes o **paralelo** da passagem pelo extremo austral do Cabo de Boa Esperança – e não o do começo, a Norte, c. 34° S – e o **meridiano** do mesmo, “**Que para o Pólo Antártico se estende**” (Camões, in “*Os Lusíadas*”, V. 50).

Diferenças geodésicas, em ambas coordenadas geográficas, correspondentes a 612,5 léguas – módulo 17,5 léguas, ou c. 2.100 milhas marítimas, actuais /1° terrestre.

As adopto na abordagem simplista seguinte.

Espécie de avatar do espírito da época, proto-mercatoriana.

Afim ao método de navegação e estimativas das distâncias, e da localização dos navios **em mar** ignoto.

Método lógico e prático, sobre cartografia quadrangular, fundamentado no cálculo aritmético-geométrico pitagórico (pré-trigonométrico).

Tal seria o concebido e executado, na travessia plena do Atlântico Sul, por Pero de Alenquer – como piloto-mor da frota do Gama.

Sugere-o os **dados** geonáuticos de Álvaro Velho do Barreiro, de 22 de Agosto de 1497.

Pois, semanticamente, **ao sul** corresponde a um **referente** da, implicitamente, **referida** linha do equador (c. 0°S); e **indo na volta do mar** adequa-se ao **rumo** da ordem dos 45° SW – seguido pelos navios do Gama até à passagem do paralelo 17° 30' S.

Altura polar esta observada pelo **astrolábio**, e rumo aquele orientado pela **rosa da agulha**, durante toda a **tirada**, rectilínea, **em SW**.

Os 17° 30' S é um valor racional. Corresponde a metade da referida diferença de latitude (c. 35° S).

Sob o ponto de vista de navegação, o **rumo em SW** também é coerente. Por dois motivos. Um **lógico** e outro **intuitivo**.

Logicamente, a frota do Gama, não singrou no sentido SE, condizente com a distância das **bem 800 léguas em mar**.

Nem seguiu o voo das muitas aves, em demanda de terra sita naquele quadrante, a nascente da rosa da agulha.

Ou seja, a ilha de Ascensão (7° 57' S, 14° 22' W), onde nidifica a *Sula dactylatra* proveniente das altas latitudes do hemisfério boreal, com o aproximar do Inverno.

Distância mais curta e voo mais directo, sem dúvida.
 Porém, seria problemático singrar nesse sentido.
 Contra a corrente marítima para NW e, contra o alísio do SE.
 Sempre, com impetuosidades em crescendo, tremendo.
 Determinismo geofísico observado e enfrentado, sem êxito, na zona oriental do Atlântico Sul, uns dez anos antes, por Pero de Alenquer.
 Só o superou contornando o Cabo de Boa Esperança pelo mar largo – sem o avistar, à ida em *leste* (Fig. 6).
 Fenómeno natural constante, similar ao do Atlântico Norte.
 Salvo o movimento circulatório da corrente marítima, fluindo no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio.
 Fenómeno oceânico já conhecido do experiente navegador.
 Daí a *intuição* de Pero de Alenquer, conducente à travessia do Atlântico Austral pela *volta do mar*, em W.
 Invento comprovativo de que, nem sempre – perante os insondáveis desígnios da Natureza –, a derrota em linha recta é a mais curta distância entre dois pontos.
 Claro, em termos de *temporalização do espaço* navegado.

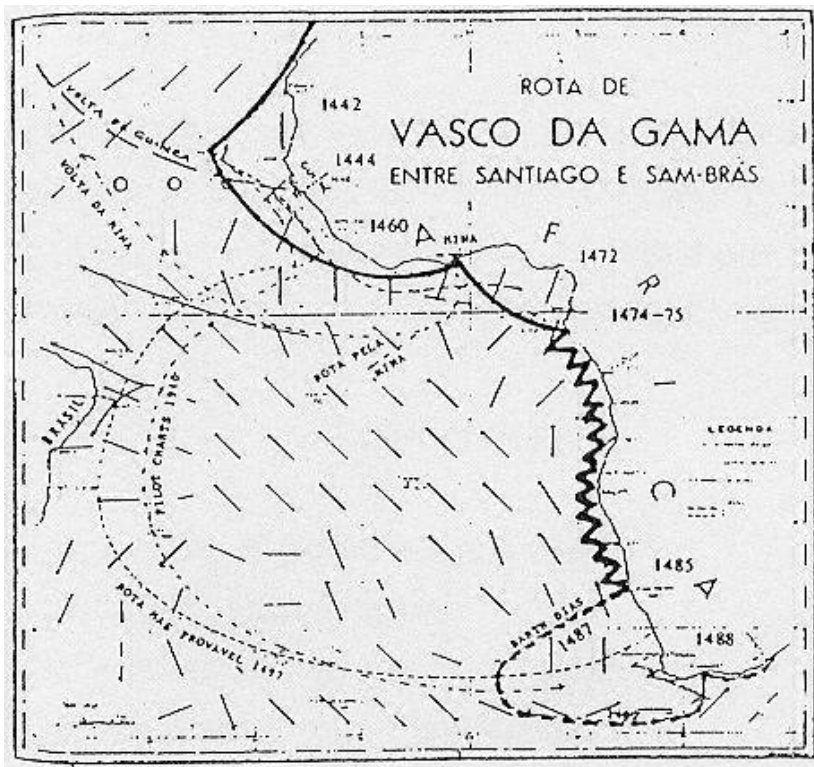


Fig. 6 – A contornar o Cabo da Boa Esperança, à ida em leste

7.2 – Plano de execução da travessia

Pero de Alenquer concebeu e encetou a travessia do Atlântico Austral, em análise, uns três séculos antes do advento do **cronómetro naval** acurado. O **medidor** das distâncias percorridas em longitude.

Também não dispunha de quaisquer cartas marítimas e nem de pontos de referência geodésicos, a oeste desse mar infindo e ignoto – visto ir sulcá-lo, e a **descobrir**, pela primeira vez na História da Humanidade.

Pero de Alenquer só possuía a **utensilagem mental**, lógica e intuitiva, e a **utensilagem de bordo**, geomagnética (a **bússola**) e astronómica (o **astrolábio**).

Com raciocínio lógico, o piloto-mor, teria planificado a dita **travessia** numa derrota em linha recta quebrada de três rumos – baseado na aritmética-geométrica pitagórica.

Com a **bússola** e o **astrolábio** assegurava a execução do *plano*, com relativa ciência consciente.

E, supria a inexistência do **metro do mundo** medindo em longitude navegada, $W \Leftrightarrow E$ – só possível com o dito **cronómetro naval**, inventado e construído por John Harrison, em meados do séc. XVIII.

Plano simples, lógico e intuitivo, simulado nos rumos seguintes.

I RUMO – em SW

A frota do Gama ultimou a derrota do Atlântico Norte, entre a ilha de Santiago e a passagem **ao Sul** do equador (0° S), a 22 de Agosto de 1497.

Então, estaria c. 35° de diferença de latitude e de longitude pela passagem franca do extremo austral do Cabo de Boa Esperança, geodesicamente, já conhecido do piloto-mor, Pero de Alenquer.

Dali, em pleno seio do Atlântico, o experimentado navegador, teria encetado a inédita travessia, indo na **volta do mar** (Fig. 5).

Decerto, tangenciando em linha recta a resultante óptima do movimento circulatorio das forças geofísicas propensas à navegação à vela, rumo 45° SW.

Movimento, no Atlântico Sul, de sentido contrário ao dos ponteiros do relógio – nunca é demais reiterar.

O experimentado navegador tê-lo-ia seguido até meia- altura da referida diferença de latitude (c. 35° S).

Ponto B (c. $17^\circ 30'$ S), limite W da tirada em SW.

O que suscita a ideia de um dos catetos de triângulo rectângulo isósceles, c. 433 léguas (c. 1485 milhas marítimas).

Valor extraído do teorema de Pitágoras, mediante a hipotenusa da ordem do 35° (AC), e adoptando o módulo 17,5 léguas / 1° terrestre ($35^\circ \times 17,5$ léguas = 612,5 léguas \ $612,5 \times 3,43 = 2.100$ milhas).

Assim, teoricamente, o extremo mais a W da tirada em **SW** (AB), corresponde a c. 17° 30' S / 17° 30' W – relativo às coordenadas de referência zero do ponto inicial (A) da travessia do Atlântico Sul, a 22 de Agosto de 1497.

Em cálculo adiante, a tirada (AB) decorreu em 21 dias (c. 500 horas) de viagem, à velocidade média de cruzeiro c. 3 nós.

Naquele momento (12 Set. 1497), a frota estaria c. 180 milhas a nascente dos *abrolhos* do Brasil.

Florações rochosas marinhas, ainda desconhecidas (c. 17° 30' S/ 38° W – Grw).

II RUMO – em SE

Findas as forças geofísicas propensas, para SW, cessou a **volta do mar**.

Portanto, momento de encetar a **volta da terra**, em demanda da passagem do Cabo de Boa Esperança.

Do W do Atlântico Austral (ponto B, Fig. 5), Pero de Alenquer, teria guinada c. 90° a bombordo.

Ao rumo 45° SE com vento e corrente marítima de feição, navegaria até altura do paralelo 35° S, durante uns 21 dias.

Latitude atingida, c. 3 de Outubro de 1497, através da observação e interpretação lógicas, astronómica e geomagnética.

III RUMO – em leste

Ao interceptar o paralelo 35° S, a frota do Gama, teria guinado 45° a bombordo.

Agora (c. 3 Out. 1497), seguindo **em leste**.

Rumo 90° da **rosa da agulha**, observado e mantido dia e noite pelo **Homem do Leme** – o **governalho**, na terminologia de bordo.

O Sol (nado, pela proa, e o tardo, pela ré), seria referência outra, natural e prática.

O **astrolábio** garantia a latitude de conveniência (s.: 35° S).

Operação náutica, planificada e executada sob a égide do piloto--mor, no cumprimento rigoroso da tirada.

Distância, calculada em 612,25 léguas, singrada em 29 dias (696 horas), à velocidade média de cruzeiro c. 3 nós.

Espacialização do tempo concluída sob condições geofísicas propensas, eólicas e marítimas.

O rasto atlântico do **vento bravo do W** insuflava o velame, de popa, e a corrente circumpolar antárctica para **levante** propulsava os **lenhos**, em avante.

Sempre, ao longo do paralelo 35° S.

Indicia-o o ponto e o momento de encontro de muitas **baleias e lobos marinhos**, a 27 de Outubro de 1497.

Os cetáceos, migrando da península Valdez (Argentina), no sentido da costa SW de África.

Com certeza, em busca do alimento predilecto, o “**krill**”.

Isso, logo no início do Verão austral – conforme conhecimentos bioceanográficos actuais.

Os **lobos marinhos** (s.: **otárias**), muito provavelmente, pós-procriação, retornariam daquela costa africana ao habitat tradicional: as ilhas Tristão da Cunha (c. 37° 15' S, 12° 30' W).

Porém o **dado** mais consistente, comprovativo da derrota rectilínea virtual em apreço, é a notícia do **achamento de muitos sinais de terra**.

Facto ocorrido, a SW do Cabo de Boa Esperança, no dia 1 de Novembro de 1497.

O repórter da viagem do Gama lhe chamou **golfões**.

Flora aquática, da família do **sargaço**, residente nessa zona marítima.

Implicitamente, o final da travessia atlântica austral encetada na **volta do mar, ao Sul** do equador, a 22 de Agosto de 1497.

Viagem de 71 dias (1704 horas) afim a 5.072 milhas marítimas, à velocidade média de cruzeiro c. 3 nós:

$$(V_{m.c.} = E/T = 5072 \text{ mi} / 1704\text{h} \approx 3 \text{ nós}).$$

Valores susceptíveis de matematizar a data provável de passagem dos navios do Gama por qualquer ponto-chave da derrota síntese – em linha recta quebrada de três rumos (virtuais é evidente).

Aliás, operação já efectuada e registada atrás.

7.3 – Final da travessia

Considero o lugar dos **muitos sinais de terra** o término do Atlântico Sul, acabado de singrar pela frota do Gama.

Creio-o, por interpretação semântica e geofísica.

Pois, a notícia de Álvaro Velho, de 1 de Novembro de 1497, é significativa.

Quanto à existência de um território contíguo aos ditos **sinais** – ora aproados pelos navios gânicos.

Território já conhecido do piloto-mor, Pero de Alenquer, que o desvendara dez anos antes.

Depois é a zona marítima:

a) Onde cessa a corrente circumpolar antártica e começa a **corrente de Benguela** – para **norte** da costa ocidental de África, abaixo do Golfo da Guiné.

b) Onde, a Nascente, a dita corrente circumpolar atinge a temperatura mais baixa (c. 10° C), no Atlântico Sul – aquém dos gelos flutuantes do Antártico.

Álvaro Velho do Barreiro refere-a, a 3 de Março de 1499, com a frase sintomática da sensação de **bem mortos de frio** à passagem do Cabo de Boa Esperança, na torna-viagem.

[Nota – A temperatura mais elevada (c. 30° C), situa-se em pleno cinturão equatorial.

Zona A da corrente da Guiné, **bem oitocentas léguas em mar a NW dos muitos sinais de terra**. (Fig. 5)

Estranha coincidência.

Entre o início e o término da travessia do grande mar austral, pela frota do Gama, e o começo e fim da descida de temperatura à superfície da água, no Atlântico Sul, ao longo da **volta do mar**.

A corrente da Guiné, para oeste, a corrente do Brasil, para sul, e a corrente circumpolar antártica, para leste.].

c) Onde acaba o Atlântico e começa o Índico, mediante a **corrente das Agulhas**. A mais impetuosa do hemisfério sul (c. 4 nós).

d) Onde o rasto do **vento bravo do W** se esbate no alísio do SE, ali nascente; e,

e) Onde as rotas marítimas, para o Índico, atingem o grau máximo de dificuldade.

Daí, os marinheiros de antanho, chamarem **Tormentório** à passagem **em leste** por aquele ponto (c. 35° S / 18° E – Grw), inter-oceanos: Atlântico e Índico.

Uma espécie de **interface** de correntes marítimas: a circumpolar Antártica, para **leste**; a das Agulhas, para **oeste**; a de Benguela, para **norte**; e, a do oceano glacial Antártico, a **sul**.

Por isso, determinismo geofísico propenso a **abatimentos** de vária ordem, imprevisíveis.

7.4 – Abatimento

Na zona marítima dos **muitos sinais de terra**, o rumo dos navios do Gama abateu c. 2° a bombordo.

Desvio, premeditado?, ... forçado?

Não sei!, ... não avento!

O noticiarista não o revelou.

Só sei do evento a que deram nome St.^a Helena (Fig.7).

Angra ampla e confortável, sita a norte dos referentes **sinais de terra** (c. 33° S / 18° E).

Ancoradouro natural e lugar logístico basto.

Ora, no momento, não continuar viagem avante, ainda além do meridiano de



Fig. 7 – Angra de Santa Helena

referência do decantado Cabo (c. 18° E – Grw), é indício consistente da ciência consciente aplicada, do piloto-mor, Pero de Alenquer.

Pois prolongar a viagem à ventura, em demanda do Índico, após uns três meses através do Atlântico Sul ignoto, sem noção de terra referenciável próxima, propícia a logística, seria trágico.

Ao invés, o experimentado navegador, procurou e encontrou porto seguro, a norte. Ainda na costa atlântica, de África. Não já na do Índico, a demandar.

Tal aconteceu decorridos três dias de prospecção lógica, a 4 de Novembro de 1497.

Lugar abrigado do vento do SE e protegido da corrente marítima para NW – conforme abonação de Álvaro Velho.

Todavia, o piloto-mor localizou-o geodesicamente.

Com exactidão matemática, centesimal.

Comprova-o a notícia do repórter gâmico do teor seguinte:

“E tanto que tivemos nossos navios aparelhados e limpos, e lenha tomada, nos partimos desta terra [angra de St.^a Helena] uma Quinta-Feira

pela manhã, que era a 16 dias de Novembro [de 1497], não sabendo nós [i. é, o noticiarista e, implicitamente, o capitão-mor Vasco da Gama, e demais tripulação], quanto éramos do cabo de Boa Esperança, salvo Pero de Alenquer dizia que 'ao_mais' que podíamos ser seriam 'trinta léguas' a ré [ou seja, a norte] do Cabo.'

Notícia, esta, digna de meditação conclusiva.

8 – CONCLUSÃO

A abonação geodésica de Álvaro Velho do Barreiro, referente à localização exacta da angra de St.^a Helena é, sem dúvida, o **dado chave** do alvor da ciência náutica aplicada.

Ciência consciente do grande Saber de um Marinheiro Português.

Criou-a o piloto-mor, Pero de Alenquer, à escala planetária, inter-hemisférios oceânicos, Atlântico-Índico, no final do séc. XV.

Certificou-o o repórter da histórica Viagem do Gama.

Agora, com maior precisão literária e numérica do que em 22 de Agosto de 1497.

Nesta data, Álvaro Velho, localizara a frota do Gama no seio do Atlântico equatorial, **bem oitocentas léguas em mar**.

Rigor inultrapassável, ainda hoje. Quase absurdo.

Porém, não mencionou os limites geográficos daquela distância **em mar** infindo, e nem citou o autor do cálculo geodésico.

Por isso a grande controvérsia.

Entre as proeminências máximas da historiografia náutica, citadas no início.

Mas revelou-os na notícia de 16 de Novembro de 1497.

Sobre a distância da angra de St.^a Helena ao Cabo de Boa Esperança, e a quem a calculou. O piloto-mor, Pero de Alenquer.

Rigor implícito no silêncio consensual da comunidade científica contemporânea.

Contudo, matematizável no âmbito da geodesia moderna.

Baseado na trigonometria dos triângulos rectângulos esféricos, obtive a distância de **29,93 léguas** – entre o ponto de ancoragem da frota do Gama, na angra de St.^a Helena (32° 37' S / 17° 55' E – Fig. 7), e **cape Point** (34° 21' S / 18° 30' E).

Erro desprezível de – 0,07 da légua e – 0,234 de percentual, (se) relativo a **30 léguas** precisas – referente ao módulo de 16 2/3 léguas / 1° terrestre.

Todavia, ... não existe erro algum.

Na mais pura interpretação semântica da notícia, em Língua Portuguesa escrita.

Pois, **ao mais** que a frota do Gama estaria do limite austral do dito Cabo **seriam trinta léguas**, corresponde a um valor não superior a esta distância.

De facto, a frota, estava fundeada aquém – uns centésimos de légua.

Rigor semântico e científico, conciso e preciso.

Digno de uma página lavrada a ouro, na História da Humanidade.

Testemunho perene que falta cumprir-se.

Para conhecimento universal da contribuição dos Portugueses na génese da **Mentalidade Moderna**, no último quartel do séc. XV.

A Mentalidade do **inteligível**, patente na génese da **era gâmica** – mediante o **cálculo do mais ou menos exacto**, no seio “**daqueles mares**”, sem-fim e insondadas, “**com que nos os Antigos punham tão grande medo e espanto**” (cf. Duarte Pacheco Pereira).

Não, jamais, a do **sensível**, latente na milenária **era ptolomaica** – afim à **estimativa do mais ou menos provável**, através do Mediterrâneo, limitado e conhecido, dos lendários argonautas, gregos ou romanos.

Argonautas, imortalizados e incensados pelos Antigos.

Enquanto o feito sublime do **Homem do Leme**, **pater** da **ciência náutica aplicada**, com **consciência**, é desconhecido da Literacia contemporânea, portuguesa e universal. Ciência **mater** do achamento do Brasil, da carreira da Índia e, também da travessia do Atlântico Sul, na decantada viagem de circum-navegação de Fernando de Magalhães.



PERO DE ALENQUER – (Séc. XV)

Bem haja Senhor Presidente da Academia de Marinha, Senhores Almirantes e Magníficos Académicos, e a quem mais, por tal *página de ouro*, bem agir.

Em memória do Marinheiro Português **DESCONHECIDO**.

Obrigado, ... muito obrigado!

Pero de Alenquer - *O Homem do Leme*

in: "encobrimentos nos Descobrimentos" – José Caro Proença



O mostrengo que está no fundo do mar
Na noite de breu ergueu-se a voar:
À roda da nau voou três vezes,
Voou três vezes a chiar,
E disse: "Quem é que ousou entrar
Nas minhas cavernas que não desvendo,
Meus tectos negros do fim do mundo?"
E o homem do leme disse, tremendo:
"El-Rei D. João Segundo!"

"De quem são as velas onde me roço?
De quem as quilhas que vejo e ouço?"
Disse o mostrengo, e rodou três vezes,
Três vezes rodou imundo e grosso.
"Quem vem poder o que só eu posso,
Que moro onde nunca ninguém me visse
E escorro os medos do mar sem fundo?"
E o homem do leme tremeu, e disse:
"El-Rei D. João Segundo!"

Três vezes do leme as mãos ergueu,
Três vezes ao leme as repreendeu,
E disse no fim de tremer três vezes:
"Aqui ao leme sou mais do que eu:
Sou um Povo que quer o mar que é teu;
E mais que o mostrengo, que me a alma teme
E roda nas trevas do fim do mundo,
Manda a vontade, que me ata ao leme,
De El-Rei D. João Segundo!"

O Mostrengo
Fernando Pessoa

TREINO DE MAR: UM DESAFIO DE INTERESSE PARA A JUVENTUDE?

*Comunicação apresentada pelo Académico
José Castanho Paes, em 18 de Outubro*

SINOPSE

Ao longo das últimas décadas a ligação de Portugal ao Mar tem vindo a decrescer a um ritmo preocupante.

Ora tendo sido esta ligação um dos principais factores que caracterizou a Nação Portuguesa e assegurou a sua independência ao longo dos mais de oito séculos da sua História, a visível desagregação desse importante factor terá certamente gravosas consequências na coesão e desenvolvimento nacionais.

Impõe-se, portanto, uma premente reconciliação de Portugal com o Mar, tarefa que as novas gerações terão de levar a cabo, já que as últimas gerações não quiseram ou não foram capazes de o fazer.

Para atingir tal desiderato, haveria que proceder urgentemente a certos ajustamentos nos actuais planos de educação da juventude portuguesa, esperando que os respectivos frutos ainda pudessem ser colhidos a tempo...

PORTUGAL E O MAR: UMA JUSTIFICADA MELODIA DE SEMPRE

Afirmar que o MAR é vital para Portugal, numa audiência desta natureza, já constitui um lugar comum pelas inúmeras vezes que tal frase ou outras semelhantes aqui têm sido proferidas.

Contudo, esta insistência resulta da convicção de que o conceito nelas implícito, assente numa importante visão estratégica para o País, de clara evidência para quem olhe objectivamente para os mais de oito séculos da nossa História, não tem sido infelizmente interiorizado por muitos portugueses responsáveis quer pela nossa governação, quer pela gestão de relevantes sectores da vida nacional tanto de natureza pública como privada, uns por manifesta incapacidade de percepção das potencialidades dessa estratégia, outros porque, por mero preconceito, associam a uma visão passadista do País e, como tal, prejudicial à adopção de opções alternativas que supostamente obedecem a padrões de modernidade mais consensuais com as visões estratégicas para que apontam as forças centrípetas de

Bruxelas e do nosso vizinho ibérico. E estas forças, pelo que se tem visto, têm sistematicamente vindo a cercear a nossa capacidade de manobra na exploração das nossas potencialidades marítimas, perante o complacente conformismo dos poderes instituídos.

Em termos gerais, diríamos que se trata de alternativas que, em vez de procurarem puxar o interior do País para o litoral (“fazendo do interior litoral” como insistentemente propunha o saudoso Comandante Virgílio de Carvalho), propõem-se empurrar o interior ainda mais para o interior, ou seja, para dentro da Espanha, deixando o mar atrás como um pesado e inútil fardo. Devido à baixa produtividade da grande maioria do nosso tecido empresarial, à sua insistência na manutenção de sectores de produção tradicionais sem a mínima viabilidade de sobrevivência no País e, ainda, ao maior peso relativo da carga fiscal que incide sobre a respectiva produção e circuitos de comercialização, a nossa economia vai-se tornando cada vez menos competitiva relativamente à dos nossos parceiros, com as conhecidas consequências em termos de perdas de quotas de mercado nas exportações e progressivo agravamento do deficit da balança comercial.

Criar, portanto, novos pólos de desenvolvimento ligados ao mar e melhorar os poucos que ainda temos (em áreas tão diversas como a construção e reparação naval, o transporte comercial e turismo marítimo-fluvial, as instalações portuárias, as pescas, a náutica de recreio, a exploração das nossas reservas de gás natural “off-shore”, o aproveitamento de energias renováveis do mar, etc.) tirando partido dos recursos naturais de que dispomos e das vantagens estratégicas que aí possuímos para nos tornarmos competitivos nessas áreas, seria a melhor forma de atrair recursos humanos e materiais do interior para projectos colectivos viáveis e procurar assim ir esbatendo a dicotomia litoral/interior, que a liberalização do mercado ibérico só tem vindo afinal a agravar ao provocar determinados efeitos nefastos como, por exemplo, a crescente decadência do nosso comércio local em largas faixas fronteiriças e a correspondente transferência do IVA para Espanha. Na actual conjuntura por que passamos, arranjar forças para vencer as dificuldades, para além de determinação e persistência, exige também muita imaginação e perspicácia, o que parece faltar-nos, pelo menos para as boas causas.

Na verdade, a Academia de Marinha tem proporcionado diversas oportunidades para muitos dos seus membros e convidados se pronunciarem sobre esta matéria, através de sábias e interessantes palestras e de excelentes simpósios, em que me apraz lembrar, a título de exemplo, o magnífico simpósio “O Mar no Futuro de Portugal”, aqui realizado em Outubro de 2003.

Trata-se, portanto, de uma temática largamente debatida nas suas múltiplas facetas, neste como em outros fora de reconhecido mérito científico, mas cujas conclusões e recomendações, na sua grande maioria, parece terem caído em saco roto, não constituindo mensagens com força suficiente para convencer os responsáveis pelos destinos do País da premente necessidade de se desenhar uma estratégia de reconciliação com o mar que trace novos rumos de esperan-

çosa prosperidade para o nosso futuro colectivo, e isto antes que nos privem irreversivelmente nesta área, a troco talvez de umas migalhas, de tudo o que ainda interesse a determinados parceiros mais poderosos, que não terão certamente o mínimo pejo em se aproveitarem da nossa incúria ou falta de visão prospectiva.

UM PROJECTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO PARA PORTUGAL: PARA QUANDO?

E julgo que a questão de fundo que se coloca actualmente nesta matéria se centra na absoluta necessidade de se fazer uma correcta avaliação das reais potencialidades do desenvolvimento de um PROJECTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO para Portugal, numa perspectiva tão integrada quanto possível das suas dimensões socio-económica, científica, tecnológica, ambiental, cultural e de segurança e defesa e que, por sua vez, seja harmoniosamente integrável, certamente como um dos seus principais motores, num projecto estratégico global para o País, consistente e sustentável a longo prazo, que efectivamente não existe, nem se vislumbram quaisquer sinais que apontem no sentido de se caminhar para o seu delineamento.

AS FRAQUEZAS NACIONAIS E AS CRISES: ATÉ QUANDO?

Ora esta grave lacuna nacional radica basicamente, em minha opinião, na falta de encontro de consensos, tanto de natureza política (os chamados acordos de regime) como académica entre os estudiosos com reconhecida autoridade em matérias de decisiva relevância para o desenvolvimento do País.

E não se gerando consensos, não está desde logo criada a principal condição necessária para uma mobilização alargada de vontades no sentido da participação voluntária dos cidadãos, das empresas e do próprio Estado em grandes projectos de efectivo interesse nacional.

E não havendo um conjunto coerente e bem articulado de grandes projectos nacionais credíveis aos olhos de uma maioria significativa dos portugueses, o País nunca mais sai do atávico pessimismo e descrença no futuro em que frequentemente mergulha, arrastando-se de crise em crise sob a capa de que todos somos responsáveis, parecendo-me que os portugueses que assim pensam não têm em muito boa conta o povo a que pertencem.

Naturalmente que não aceito esta justificação simplista, que afinal procura encobrir a incapacidade, a incompetência e as decisões erradas tomadas por muitos daqueles em quem o povo confiou (ou não) para dirigir os seus destinos, a ela contrapondo o perspicaz ponto de vista de Camões sobre o assunto: " Fraco rei faz fraca a forte gente".

Em consequência, entrámos há várias gerações num ciclo vicioso, em que as novas gerações vão sendo sucessivamente contaminadas pelas regras de convivência impostas por um sistema público tendencialmente anquilosado, burocrático e favoritista que frequentemente tolera ou fecha os olhos à incompetência, à mediocridade e à irresponsabilidade, permitindo que muitos dos respectivos actores não sofram qualquer tipo de punição, nem sequer de natureza moral quando, por exemplo, os seus negativos desempenhos até são premiados devido a meros interesses de grupo, ou só porque não causaram justos incómodos a quem por cima manda. Quem já se deu ao gosto de ler a obra de Eça de Queirós não pode deixar de constatar quão actualizadas estão as mordazes críticas que este grande escritor fazia aos comportamentos e atitudes de diversas figuras públicas da época.

Assim, os aludidos vícios e disfunções do sistema podem, a partir de um certo ponto, entrar numa descontrolada espiral, altamente perigosa quer para a sobrevivência das instituições democráticas, quer para a nossa própria sobrevivência como Nação soberana e independente, se quebrada for na nossa gente, por via de uma desmoralização generalizada, a real percepção dos factores e valores que caracterizam a nacionalidade portuguesa e a vontade de por eles lutar quando ameaçados.

Como em tudo na vida, certamente que há várias e honrosas excepções que sobressaem deste nebuloso universo em que vivem os portugueses e que, como raios de luz, sempre vão deixando laivos de esperança na sua justificada ansiedade.

A JUVENTUDE: UMA BOA APOSTA NO FUTURO

Dito isto, interrogar-se-ão neste momento muitos dos membros desta distinta audiência: Mas o que tem isto a ver com o tema da palestra?

A resposta a tão pertinente pergunta é simples: É que para mim isto tem muito a ver com a JUVENTUDE. A juventude em que quero depositar a esperança de que desta vez não seja irremediavelmente contaminada pelas debilidades do nosso sistema colectivo de vivência, progressivamente degradado ao longo das últimas gerações, e seja capaz de inverter esta fatídica tendência, traçando novos rumos para Portugal.

Uma juventude de hoje que mantenha amanhã a generosidade que normalmente é seu apanágio e consiga vencer as barreiras do egoísmo, da inveja, da mesquinhez, da insídia, da arrogância, da irresponsabilidade e da corrupção que grassam por vastos sectores da nossa sociedade.

Uma juventude que opte por valores sãos para orientar os seus comportamentos e atitudes, designadamente a honestidade, a solidariedade, o respeito pelo próximo, a justa tolerância, a lealdade, a rectidão de carácter e o sentido da responsabilidade.

Uma juventude que saiba reconhecer e valorizar o bom trabalho de equipa, o espírito de sacrifício, a dedicação e o profissionalismo das pessoas que por essas qualidades se destaquem.

Uma juventude de onde saiam líderes que se imponham naturalmente pela sua competência e autoridade moral.

Enfim, uma juventude que sinta amor e não indiferença ou vergonha pelo País em que nasceu, disposta a bater-se pela sua dignificação aos olhos do Mundo, pelo bem-estar dos seus compatriotas e pela defesa do seu património material e cultural.

Dir-me-ão que é um enorme potencial de esperança. Pois é, mas de facto e neste momento eu não tenho qualquer outro a que sinceramente possa dar o benefício da dúvida.

MAR NA EDUCAÇÃO DA JUVENTUDE: UMA PROPOSTA DE ALTERAÇÕES NOS PLANOS NACIONAIS DE EDUCAÇÃO

Posto isto, e retomando agora a questão central da premente necessidade de um projecto estratégico marítimo para Portugal, como se poderia sensibilizar a juventude para apoiar e envolver-se com entusiasmo num projecto desta natureza? A resposta parece-me que só pode ser uma: Introduzindo as adequadas alterações nos respectivos planos de educação, não só a nível escolar e de formação profissional, mas também em outros campos de actividades extra-curriculares.

Assim, passo então a apresentar uma proposta de um conjunto de alterações em matéria de planos de educação, com o propósito atrás referido, sintetizada no seguinte conjunto de objectivos e medidas parcelares:

1.º – A consciencialização da juventude para a importância crescente dos oceanos para a humanidade, através do racional aproveitamento dos seus recursos e potencialidades, dando-lhe conhecimento quer do âmbito e abrangência das ciências do mar, quer do conteúdo genérico das principais convenções internacionais e da regulamentação europeia e nacional respeitantes ao seu uso e exploração, focando em particular os direitos e deveres dos Estados nesta matéria, bem como a imperiosa necessidade de preservar os oceanos e as águas interiores de atentados ecológicos e da exploração desregulada dos seus recursos, objectivo que implicaria, no mínimo, a revisão dos programas das disciplinas de ciências do ambiente e o seu alargamento, nos adequados níveis de ensino, a todo o universo discente.

2.º – A consciencialização da juventude para a importância do mar para Portugal:

a) Por um lado, revendo os programas do ensino básico nas disciplinas de história, no sentido de incrementar os conhecimentos da História de

Portugal em geral e da expansão marítima portuguesa em particular, focando especialmente os contributos portugueses da época para a revolução dos meios, dos métodos, das técnicas e das práticas da navegação oceânica, para o extraordinário alargamento das fronteiras marítimas da altura, para a descoberta de novas terras até então desconhecidas e, conseqüentemente, para um melhor conhecimento do Mundo e dos povos que o habitam;

b) Por outro lado, revendo os programas do ensino básico e secundário nas disciplinas de geografia, história e ciências económicas, no sentido de dar a conhecer e caracterizar, com o possível rigor, o nosso património marítimo (material e cultural) e as suas passadas e presentes incidências nos campos social, económico, científico, tecnológico, cultural e da segurança do País, bem como as possíveis vias de integração das potencialidades desse vasto património no processo de desenvolvimento do País.

3.º – A revisão dos planos de estudos de todos os cursos ligados às ciências do mar (ensino superior) e à formação profissional relativa ao uso e exploração do mar (ensino superior e outros níveis de formação) com vista a facilitar a sua intercomunicabilidade horizontal e vertical e aumentar o seu grau de aceitação no mercado de trabalho, criando, se necessário, novos cursos, alargando as suas valências em termos de saídas profissionais e removendo todos os obstáculos que eventualmente estejam a prejudicar a atracção de jovens pelas carreiras marítimas ou de investigação ligada a assuntos do mar.

4.º – E por fim, “the last but not the least”, o substancial incremento do apoio das entidades públicas e privadas (a começar pelo Ministério da Educação, passando pela Secretaria de Estado da Juventude e Desportos, e acabando nos patrocínios oferecidos pelas empresas e fundações nacionais) às iniciativas que proporcionem o contacto directo de jovens com o mar e com as actividades que dele dependem, designadamente:

a) Promovendo visitas de estudo qualificadas aos museus marítimos, oceanários, estaleiros navais, institutos de investigação científica e outros ligados a assuntos do mar, instalações portuárias, faróis, centros de busca e salvamento marítimo, navios de guerra, mercantes, de pesca e de investigação científica, navios históricos, etc.;

b) Incentivando, com o mínimo de custos e burocracias, a formação e a prática quer de desportos náuticos e aquáticos (vela, remo, canoagem, mergulho, etc.) quer de treino de mar (embarques em navios-escola ou em quaisquer outros navios ou embarcações, nacionais ou estrangeiros, com adequada certificação para o efeito);

c) Incentivando a prática do modelismo naval;

d) Incentivando a construção, a aquisição e a operação de embarcações destinadas à aprendizagem e à prática de desportos náuticos e de treino de mar;

e) Fomentando a criação de novos clubes e associações náuticas, onde tal se justifique (designadamente no interior) e acarinhando os já existentes, bem como apoiando as organizações que estatutariamente visem fomentar nos jovens o gosto pelo mar.

A APORVELA E O TREINO DE MAR

No que respeita a este último ponto (o contacto directo de jovens com o mar), por parcial influência do cargo que exerço na APORVELA, não resisto à tentação de vos falar um pouco sobre o trabalho desta organização, considerada de utilidade pública, que completou no dia 24 de Janeiro do corrente ano o seu 25.º aniversário e tem produzido desde a nascença um trabalho profícuo, nem sempre devidamente conhecido e reconhecido pelas entidades públicas nem pelos cidadãos em geral, lutando por apoios quase sempre de penosa obtenção e insuficientes para uma consecução mais consistente dos seus objectivos estatutários, que afinal são basicamente virados para a juventude.

Tem sido uma obra realizada através do forte empenhamento e dedicação de alguns dos seus mais destacados membros, em que considero da maior justiça fazer uma especial referência ao seu principal mentor e criador que ao longo destes 25 anos se manteve, por reconhecido e incontestável mérito, no cargo de presidente da sua direcção. Refiro-me ao Senhor Engenheiro Luís Guimarães Lobato, aliás membro desta distinta Academia, e que certamente muito gostaria de estar aqui presente, talvez no meu lugar, até pela maior autoridade que teria para abordar o tema em causa, não fossem os motivos de saúde que ultimamente o têm impedido de sair da sua residência.*

Como correntemente se diz que uma boa imagem vale mais do que mil palavras, vou passar um “sketch” da autoria do Dr. Amaral Xavier sobre as actividades da APORVELA, o qual compreensivelmente dá especial ênfase aos *ex-libris* da organização, ou seja, às caravelas “Boa Esperança” e “Vera Cruz”, a primeira entretanto vendida à Direcção Regional de Turismo do Algarve em 2001, logo que terminada a construção e aprontamento da segunda, para que não houvesse solução

* Também gostaria de fazer uma referência a um outro membro desta academia, aliás seu presidente ao longo de muitos anos:

Senhor Almirante Rogério d’ Oliveira é também desde a criação da APORVELA emérito Presidente da sua Assembleia Geral qual sendo, ainda da sua responsabilidade o projecto das 3 caravelas construídas.

de continuidade nas actividades promovidas pela organização, uma vez que a sua situação financeira só permite, e mal, sustentar uma única caravela.

SKETCH SOBRE A APORVELA

COMEMORAÇÃO DO CINQUENTENÁRIO DA 1.ª REGATA DE GRANDES VELEIROS REALIZADA EM 1956

Presentemente, a maior ocupação e preocupação dos reduzidos recursos humanos de que a APORVELA dispõe para a execução das suas tarefas, centram-se na preparação da participação portuguesa na grande regata comemorativa do cinquentenário da 1.ª Regata de Grandes Veleiros realizada em 1956, entre Torbay (no Sul da Inglaterra) e Lisboa, por ideia e iniciativa conjunta do nosso embaixador em Londres na altura (Embaixador Teotónio Pereira) e de um solicitador inglês de nome Bernard Morgan.

Este importante evento, promovido e organizado pela Sail Training International (STI), com a colaboração oficial, fornecimento de serviços e contribuição financeira das autoridades nacionais de cada um dos portos escalados pelos navios participantes, e ainda com o apoio financeiro ou material dos patrocinadores privados conseguidos, vai desenrolar-se ao longo do seguinte trajecto entre Julho e Agosto do próximo ano:

SAINT-MALO	06/09 JUL 06
TORBAY/LISBOA (1.ª REGATA)	10/20 JUL
LISBOA	20/23 JUL
LISBOA/CÁDIZ (1.º CRUZEIRO EM COMPANHIA)	23/26 JUL
CÁDIZ	26/29 JUL
CÁDIZ/CORUNHA (2.º CRUZEIRO EM COMPANHIA)	29 JUL/07 AGO
CORUNHA	07/10 AGO
CORUNHA/ANTUÉRPIA (2.ª REGATA)	10/19 AGO
ANTUÉRPIA	19/22 AGO

A STI é uma organização internacional, sem fins lucrativos, promotora deste tipo de eventos, criada em 2002 para substituir a STA (sua antecessora inglesa), sendo o seu directório eleito por um Conselho Internacional, onde tem assento um representante de cada uma das organizações nacionais de treino de vela que nela se filiaram. Tem a sua sede em Londres e conta presentemente, como seus membros associados, com as organizações nacionais dos seguintes 18 países: BÉLGICA, BERMUDA, CANADA, DINAMARCA, FINLÂNDIA, FRANÇA, ALEMANHA, IRLANDA, ITALIA, LETÓNIA, HOLANDA, NORUEGA, POLÓNIA, PORTUGAL, RÚSSIA, ESPANHA, SUÉCIA e REINO UNIDO.

A APORVELA, sendo a organização portuguesa de treino de vela filiada na STI, tem portanto a responsabilidade de acompanhar e coordenar as participações das entidades portuguesas em qualquer evento promovido pela STI, que tenha sido objecto de protocolo assinado entre esta organização e essas entidades (por norma as Câmaras Municipais e as Autoridades Portuárias das cidades envolvidas), o que acontece sempre que o evento inclua escalas dos veleiros participantes em portos nacionais.

No arranque dos passos preliminares para assegurar a nossa presença no programa traçado para 2006, após um conturbado e arrastado processo “à portuguesa”, a APORVELA conseguiu que as competentes autoridades assinassem o protocolo a firmar com a STI, com cerca de nove meses de atraso e perante a ameaça da própria direcção da STI de que teria de considerar a exclusão de LISBOA do programa, caso o protocolo não fosse assinado num prazo de poucos dias. Quer isto dizer que estivemos em sérios riscos de ficar “fora da carroça” na comemoração de um evento passado há 50 anos, em que Portugal tinha tido de facto um papel preponderante. Presentemente, os trabalhos e preparativos da participação portuguesa decorrem a bom ritmo, procurando recuperar-se os atrasos que, em grande parte, resultaram dessa anómala situação.

As cidades/portos de outros países europeus (e não só) lutam e empenham-se arduamente para serem incluídas nestes programas, por vezes candidatando-se a mais de cinco anos de distância, porque sabem fazer contas e concluem que os proveitos obtidos compensam os investimentos a fazer. No nosso caso é comum deixar as decisões para a última hora e acabando muitas vezes por tomá-las mais parecendo com a ideia de que se está a cumprir uma ingrata obrigação de solidariedade do que a tirar vantagens e proveitos em termos nacionais.

A escala em LISBOA (20 a 23JUL do próximo ano) dos esperados 12 a 15 grandes veleiros da classe A (mais de 40 metros de comprimento) que participarão na regata, incluindo a “SAGRES” e o “CREOULA”, e de mais de uma centena de veleiros de outras classes, incluindo a caravela “VERA CRUZ”, com um total de tripulantes que poderá ultrapassar os 3000, espera-se que constitua um grande êxito, tanto a nível nacional como internacional, se possível superior aos êxitos obtidos em anteriores eventos similares que incluíram portos portugueses.

Aqui deixo o meu primeiro apelo para que os nossos concidadãos, muito em especial os jovens, participem neste evento visitando os navios, ou pelo menos a área onde eles vão estar concentrados (Cais da Rocha e Doca de Alcântara), e assistam na margem norte do Tejo à parada naval que se realizará, ao fim da manhã do último dia da estadia (Domingo 23 JUL), entre o Terreiro do Paço e a barra de Lisboa, com passagem junto à Torre de Belém. O volume das assistências é um factor relevante na avaliação do grau de êxito deste tipo de eventos, pelo que desta vez se vai dar uma maior atenção à sua publicidade através dos meios de comunicação social.

Naturalmente que as acções de treino de mar não se ficam, nem se podem ficar, por este tipo de eventos internacionais de natureza espectacular, em que a

lógica dos interesses económicos (por via da publicidade) que inevitavelmente estão por trás deles, tende normalmente a sobrepor-se à simples pureza do conceito de fomentar na juventude o gosto e o interesse pelas coisas do mar, através do seu embarque em veleiros. De qualquer modo, embora sejam relativamente poucos os jovens (considerado o substancial volume dos investimentos envolvidos) que têm o privilégio (pago pelas famílias ou pelas organizações) de viverem uma experiência inesquecível a bordo de um grande veleiro, o facto é que a espectacularidade deste tipo de eventos vai certamente despertar em muitos outros jovens a vontade de quererem passar por uma experiência semelhante, passando talvez a olhar para o mar com outros olhos. Para além disto, há ainda a considerar as oportunidades ímpares de intenso convívio entre jovens de diferentes nacionalidades que estes embarques e respectivas escalas nos portos proporcionam.

Mas como disse, os eventos internacionais não dispensam as ambições próprias dos países que dão importância ao mar de organizarem e proporcionarem à sua juventude bons programas nacionais de treino de mar. E neste aspecto, Portugal tem mesmo muito a fazer.

Porém, estas experiências, sejam nacionais ou internacionais, não procuram unicamente induzir o interesse e gosto pelas coisas do mar. Elas desenvolvem também nos jovens aptidões e qualidades pessoais de grande valia para a formação do seu carácter. Sobre este ponto, por exemplo, a Universidade de Otago, na Austrália, propôs-se lançar um projecto de investigação em parceria com a STI, que se encontra neste momento suspenso devido a desinteligências entretanto havidas sobre a origem dos fundos que lhe deviam ser consignados. No esboço desse projecto consta o propósito de avaliar até que ponto a experiência no exercício de funções proporcionadas pelo treino de mar a bordo de veleiros pode ter nos seguintes aspectos formativos:

a) O desenvolvimento da auto-estima, auto-controlo, qualidades de liderança, espírito de sacrifício, resistência psicológica, espírito de cooperação, empatia, afirmação pessoal, estabilidade emocional e sociabilidade;

b) A redução da agressividade, da discriminação racial e sexual e da susceptibilidade às pressões negativas da vida em grupo.

Parece-me tratar-se de um projecto interessante que bem merecia que lhe fossem dadas pernas para andar.

Não querendo abusar mais da paciência que V.Exas tiveram em me escutar, vou terminar mais ou menos como comecei.

SEJAMOS DE NOVO HERÓIS DO MAR !

O mar continua a constituir para Portugal, face à sua situação e morfologia geográfica, um elemento essencial e decisivo na consolidação e potencial alarga-

mento das suas capacidades económicas, culturais e de segurança. Só através do seu uso e exploração inteligentes é que Portugal pode hoje, tal como no passado, aumentar significativamente o bem-estar dos seus cidadãos e a sua projecção no mundo, tirando partido de valiosas potencialidades que o exclusivo uso e exploração do seu confinado e descontínuo território nunca lhe deram nem poderão vir a dar.

Há, pois, boas razões para procurarmos continuar a ser “heróis do mar”, destemidos como dantes, mas bem conscientes das realidades de hoje, para que, através de decisões ousadas assentes em certezas do conhecimento moderno, possamos pôr termo às persistentes tentativas, conscientes ou inconscientes, de desagregação de alguns dos valores mais positivos da nossa identidade nacional. E a ligação dos portugueses ao mar constitui, sem dúvida, um desses valores que urge recuperar.

Como alguém disse em tempos passados, numa feliz reflexão de grande alcance estratégico: “A possibilidade de utilizar o mar é como a de todos os bens deste mundo: só se compreende o que vale quando, de repente, se perde”.

O futuro próximo de Portugal vai estar nas mãos da juventude de hoje, constituindo o maior potencial de esperança de melhores dias para os portugueses. A ela dirijo um veemente apelo para que se oponha a que a nossa Pátria vire definitivamente as costas ao mar.

IX SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA
26 A 28 DE OUTUBRO

PROGRAMA

26 DE OUTUBRO

Sessão de abertura presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Francisco Vidal Abreu

Alocação pelo Presidente da Academia da Marinha, Vice-almirante António Ferraz Sacchetti

Conferência inaugural pelo Académico Prof. Doutor Pedro Dias “As defesas do Estado Português da Índia ao tempo de D. Francisco de Almeida”

SUB-TEMA I

D. FRANCISCO DE ALMEIDA: O Homem e o Rei
Presidente: Prof. Doutor António Dias Farinha
Secretário: Dr. João Abel da Fonseca

“D. Francisco de Almeida: uma resposta estratégica às construções territoriais e continentais” – Prof. Doutor Aurélio de Oliveira

“Há 500 anos... A viagem do 1.º Vice-Rei, ou da Fundação do *Estado Português da Índia*” – Prof. Doutor Joaquim Candeias da Silva

Presidente: Prof. Doutor Aurélio de Oliveira
Secretário: Cte. José António Rodrigues Pereira

“A gloriosa batalha... e a inglória refrega” – Cor. Nuno Valdez dos Santos

“Ludovico de Varthema – Cavaleiro pela mão de D. Francisco de Almeida” – Dr. João Abel da Fonseca

“O massacre de D. Francisco de Almeida na Terra dos Cafres. Texto e imagens na construção de uma lenda negra da *Cafraria*” – Dra. Maria da Glória da Santana Paula

27 DE OUTUBRO

SUB-TEMA II

O ESTADO MODERNO E A SUA PROJEÇÃO NO ÍNDICO

Presidente: Dr. João Abel da Fonseca

Secretário: Ten. Carlos Baptista Valentim

“O imperfeito D. Francisco Garcia” – Dr. Rui Miguel da Costa Pinto

“Memórias setecentistas de D. Francisco de Almeida – Dr. Filipe do Carmo Francisco

“Progresso Científico. A ideia de Portugal e a Europa multissecular na Obra de Fernando Oliveira – Prof. Doutor José Eduardo Franco

“O percurso militar de Duarte de Lemos, um dos fundadores de *Estado da Índia* – Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

Presidente: Prof. Doutor Luís Filipe Reis Thomaz

Secretário: Cte. José Rodrigues Pereira

“As comunicações navais no tempo de D. Francisco de Almeida – Eng. José Luís Pereira Gonçalves

Em Busca do “herói”. D. Francisco de Almeida e seu filho D. Lourenço nas crónicas Quinhentistas da Expansão – Prof. Doutora Ana Paula Avelar

“O investimento financeiro na esquadra do primeiro vice-rei da Índia – Ten. Carlos Baptista Valentim

“A Nau Nova – Manuel da Silva Carrelhas

28 DE OUTUBRO

SUB-TEMA III

ESTRATÉGIA E PODER NAVAL

Presidente: Prof. Doutor Francisco Contente Domingues

Secretário: Cte. Jorge Semedo de Matos

“Condicionalismos estratégicos para a criação do primeiro império europeu no Índico
– Dr. Fernando Martins de Almeida

“D. Francisco de Almeida e Afonso de Albuquerque, construtores do Império – Prof.
Doutor António de Andrade Moniz, Dra. Maria Celeste Moniz

“Um tratado, duas perspectivas: o *Res et verbum*, acerca da navegação de Diogo de Sá
– Prof. Doutor José Augusto Mourão, Dra. Ana Cristina Gomes

“Gaspar da Índia e a génese da estratégia manuelina no Índico – Prof. Doutor Luís Filipe
Reis Thomaz

Relatório dos trabalhos. Conclusões

Conferência de encerramento pelo académico Doutor José Manuel Garcia “A herança
de D. Manuel I e de D. Francisco de Almeida”

Encerramento do Simpósio

SESSÃO SOLENE DE ABERTURA

*Alocução do Presidente da Academia de
Marinha, Vice-almirante António Emílio Sacchetti*

Ex.mo Sr. Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Senhor Almirante Francisco António Vidal Abreu

Ex.mo Senhor Presidente da Comissão Científica deste Simpósio, Senhor Prof. Doutor António Dias Farinha

Ex.ma Senhora Vice-Presidente da Academia, pela Classe de Artes, Letras e Ciências, Senhora Prof^a. Doutora Raquel Soeiro de Brito

Ex.mo Senhor Vice-Presidente da Academia, pela Classe de História Marítima, Senhor Prof. Doutor Francisco José Contente Domingues

Senhores Almirantes, Senhores Académicos, Senhores Convidados

Minhas Senhoras e Meus Senhores

Com esta sessão solene tem início o IX Simpósio de História Marítima, subordinado ao tema “D. Francisco de Almeida, o 1.º Vice-Rei português”.

Desde o ano de 1992 que a Academia de Marinha vem organizando estes simpósios de História Marítima, ultimamente com periodicidade bianual, e sempre despertando muito interesse no nosso meio académico.

Agradeço a Vossa Excelência, senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, a honra que nos concedeu ao aceitar o convite para presidir a este acto solene.

Vossa Excelência tem vindo a apoiar a Academia, durante todo o seu mandato, não só através da concessão de meios para ir melhorando a nossa actividade, o nosso ambiente de trabalho e as nossas instalações, como tem vindo a acompanhar todas as nossas realizações com manifesto interesse. Esta sua atitude, senhor Almirante, merece o nosso sincero reconhecimento e é, para nós, um grande estímulo.

Lamentamos que o Senhor Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, Senhor Doutor Manuel Lobo Antunes, que contávamos que pudesse estar hoje connosco em representação de Sua Excelência o Ministro da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, tenha sido impedido de comparecer, por motivos imprevistos e imperiosos do Governo.

Estamos gratos ao Banco Espírito Santo pelo apoio financeiro concedido para a realização do Simpósio.

Desejo agradecer, por último, a todos os senhores Académicos, Professores e convidados que colaboraram na organização do Simpósio ou que o valorizam com as suas conferências e comunicações.

Não posso deixar de salientar a disponibilidade do senhor Prof. Doutor António Dias Farinha, Presidente da Comissão Científica, dos senhores Prof. Doutor Pedro Dias e Doutor José Manuel Garcia que proferirão as conferências de abertura e de encerramento, dos restantes membros das Comissão Científica e Comissão Organizadora, dos Presidentes e Secretários das mesas que se constituirão ao longo dos três dias do simpósio e ainda dos senhores Académicos e convidados que se inscreveram para nos apresentarem as 18 comunicações que estão referidas no programa.

Tive a oportunidade de apresentar publicamente o tema deste Simpósio numa sessão cultural conjunta da Academia de Marinha com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, organizada por este último, na Ericeira, em Abril passado.

A escolha do tema do simpósio resultou do facto de se estar a comemorar este ano o V Centenário da partida para a Índia da Armada de 22 navios de D. Francisco de Almeida, que teve lugar no dia 25 de Março de 1505, depois de, na véspera, ter ouvido Missa com El-Rei D. Manuel na Sé de Lisboa e de ter recebido das mãos do monarca o estandarte real.

Posteriormente, numa mesa redonda preparatória do Simpósio, formada por Académicos a quem aproveito esta oportunidade para agradecer também a colaboração prestada, foi decidido organizar três sessões, subordinadas aos seguintes temas:

- D. Francisco de Almeida, o Homem e o Rei;
- O Estado Moderno e a sua Projecção no Índico;
- Estratégia e Poder Naval.

Na verdade, para além de se desejar homenagear o vulto notável que foi D. Francisco de Almeida, pretendia-se salientar a criação do alto cargo de Vice-Rei nas distantes terras da Índia, numa época histórica em que na Europa se vivia o espírito da centralização de poderes na pessoa do Rei e se davam os primeiros passos para a criação do Estado Moderno.

Mais ainda, seria interessante recordar que o estabelecimento do primeiro poder europeu fora da Europa, exercido sem qualquer interrupção durante mais de quatro séculos e meio (456 anos), desde 1505 até à segunda metade do século XX, foi mantido com base na notável capacidade portuguesa de projecção de poder através do mar, e da sustentação de uma muito longa cadeia logística marítima, de mais de 18.000 milhas.

Esta questão do poder marítimo irá ter continuidade para o ano, pois já foi decidido, em Conselho Académico, convidar o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica para evocar conosco, numa sessão académica conjunta, os 620 anos da assinatura do Tratado de Windsor (1386) e da Convenção Marítima que, paralelamente, foi também então assinada.

Que eu saiba, foi fundamental a consideração de questões navais durante a Guerra do Peloponeso, e foram tomadas decisões sobre a destruição do poder naval inimigo, durante as Guerras Púnicas, mas a Convenção Marítima de 1386, terá sido o primeiro acordo internacional para tratar da projecção do poder naval de uma potência, neste caso Portugal, a favor de outra potência, a Inglaterra.

E Portugal já tinha capacidade para honrar este compromisso, largos anos antes da expedição a Ceuta. E fê-lo com brilho.

Os temas escolhidos para este Simpósio são vastos e são muitas as comunicações a apresentar: 18, como já referi. Será necessário manter um certo controlo do tempo de cada exposição e rigor no cumprimento do programa. Por esta mesma razão, não me alongarei mais.

Renovo, com muito gosto, os meus sinceros agradecimentos a Vossa Excelência, Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, e a todos os senhores participantes neste IX Simpósio de História Marítima, fazendo votos pelo bom êxito dos trabalhos que se vão iniciar.

Muito obrigado.

CONFERÊNCIA DE ABERTURA

AS DEFESAS DO ESTADO PORTUGUÊS DA ÍNDIA AO TEMPO DE D. FRANCISCO DE ALMEIDA

Prof. Doutor Pedro Dias

I – ESBOÇO DE UM GOVERNO

D. Francisco de Almeida é indiscutivelmente uma das maiores figuras da grande aventura que foram os Descobrimentos Portugueses e a nossa Expansão por todos e mares do Globo, durante um período longo que abrange os séculos XV, XVI e XVII¹. A sua vida é razoavelmente conhecida, quer o período anterior à partida para a Índia com tão relevante encargo, quer depois, já em terras leste-africanas e malabares, sendo muitos os estudos que lhe foram dedicados, mas entre os quais avultam os mais recentes da autoria de Joaquim Candeias da Silva, que devemos desde já assinalar².

O seu governo revestiu-se de uma multiplicidade de aspectos, desde os eminentemente políticos aos económicos, passando pelos diplomáticos, pelos militares, pelos religiosos, pelos do conhecimento científico, em que se incluem o estudo das terras, dos mares e das gentes, das rotas marítimas, dos regimes de ventos, etc. Interessa-nos nesta comunicação o problema da defesa dos nossos compatriotas que então navegavam no Índico, e dos que se iam estabelecendo em pontos escolhidos da Costa Oriental de África, do Mar regimes de ventos, etc. Interessa-nos nesta comunicação o problema da defesa dos nossos compatriotas que então navegavam no Índico, e dos que se iam estabelecendo em pontos escolhidos

¹ As crónicas quinhentistas e seiscentistas mais importantes sobre os feitos no Oceano Índico são as seguintes: *Crónica do Descobrimento e primeiras conquistas da Índia pelos portugueses*, edição de Luís de Albuquerque, Lisboa, 1986; Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, nova edição conforme a primeira de 1566, Coimbra, 1949; Jerónimo Osório, *Da vida e feitos de el-Rei D. Manuel*, edição de Joaquim Ferreira, Porto, 1944; Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos portugueses*, 3.ª edição de Manuel Lopes de Almeida, Porto, 1979; João de Barros, *Ásia de...*, edição de Manuel Múrias, Lisboa, 1945; Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, edição de Manuel Lopes de Almeida, Porto, 1975; Manuel de Faria e Sousa, *Ásia Portuguesa*, edição de Manuel Lopes de Almeida, Porto, 1945.

² Luís de Albuquerque, *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses*, Lisboa, 1987, vol. I, pp. 174-191; Joaquim Candeias da Silva, *O Fundador do “Estado Português da Índia”. D. Francisco de Almeida. 1475(?)–1510*, Lisboa, 1995.

da Costa Oriental de África, do Mar Árábico e da Índia, e também nas ilhas consideradas como pontos estratégicos. E temos que adiantar desde já, que esta defesa assentava em dois pilares: a força naval, por um lado, e as fortificações costeiras, por outro. É a estas últimas que prestaremos agora atenção, se bem que não seja possível desligar completamente ambas as realidades. O vice-rei tinha clara consciência da necessidade destas fortalezas, indispensáveis à talassocracia luso-índica. Sem elas não haveria comércio no Malabar; ...*E crea vossa Alteza que se nom tevereis fortalezas nesta costa, que se perderá todo o nosso trauto e todo o mando que nela tendes...*³.

Durante este período os portugueses estudaram o modo de rentabilizar as carreiras da Índia e a presença nesses mares, estabelecendo-se como principais as posições de Cochim, Angediva, Cananor e Couão, e como apoios na Costa Africana, em Quíloa, Sofala e Melinde. Nos primeiros sete anos, desde a partida de Vasco da Gama, foi desejo da Coroa manter aí uma esquadra permanente, apoiada por feitorias costeiras fortificadas ou por fortalezas⁴.

No desenvolvimento desta política, D. Francisco de Almeida partiu em 1505, nomeado governador-mor por um período de três anos⁵. Era uma pessoa principal do Reino, como dizia Gaspar Correia, ..*assy de geração e saber, e primor...*, e isso fazia com que na perspectiva de D. Manuel I estivesse em condições ...*de representar sua pessoa e estado real, com poderes na justiça e fazenda...*⁶.

Na *Carta de Poder* dada a 7 de Fevereiro⁷, e no *Regimento* datado de 5 de Março⁸, diz-se que deveria assegurar as bases para as armadas, mas não o senhorio das terras, ordenando-lhe ainda D. Manuel I que erguesse algumas fortalezas, e que aproveitasse a Ilha de Angediva para porto de abrigo das nossas frotas, e apoio às outras bases terrestres da Costa do Malabar. A missão incluía também o fortalecimento dos laços e alianças com os rajás de Melinde e de Cochim, e impunha que, ao lado da fortaleza que deveria construir em Couão, fizesse uma igreja e uma casa de recolhimento para frades. D. Francisco de Almeida deveria também erguer a fortaleza de Cananor, concluir a de Cochim, já começada, e na costa afri-

³ Cfr. Joaquim Candeias da Silva, *O Fundador do "Estado Português da Índia". D. Francisco de Almeida. 1475(?) - 1510*, p. 168.

⁴ Pedro Dias, "As primeiras construções portuguesas na Costa Oriental da África e no Golfo Pérsico (1503-1515)", *Actas do IV Simpósio Luso Espanhol de História da Arte*, Coimbra, 1989, p. 25 e segs.

⁵ Joaquim Candeias da Silva, *O Fundador do "Estado Português da Índia". D. Francisco de Almeida. 1475(?) - 1510*, Lisboa, 1996.

⁶ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. I, p. 525.

⁷ *Cartas de Afonso de Albuquerque*, edição de Raimundo António de Bulhão Pato & H. Lopes de Mendonça, Lisboa, 1884-1915, tomo II, p. 269; e *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central. 1497-1884*, edição de António da Silva Rego & T. W. Baxter, Lisboa, 1962, vol. I, pp. 146 e segs.

⁸ *Cartas de Afonso de Albuquerque*, tomo III, p. 272; e *Documentos sobre os portugueses em Moçambique...*, vol. I, pp. 156 e segs.

cana deixar erguidas as de Quíloa e Sofala, esta a cargo de Pedro de Anaia, fazendo ainda um outro na boca do Mar Roxo, para o que foi escolhida a Ilha de Socotorá⁹.

Em relação a Calicute, devia fazer as pazes com o samorim, se este expulsasse os mouros e tal não fosse contra a vontade do rei de Cochim, caso contrário a guerra deveria ser levada até ao fim. A política de ataque ao poder do Islão era ainda contemplada com o ataque a todos os navios que transitassem no Golfo Pérsico, mas se os reis locais quisessem a amizade de Portugal deveriam tornar-se vassalos, e acabar o tráfico com Adém e Meca. Também ficou estabelecido que as naus deviam regressar ao Reino carregadas de especiarias, e finalmente que se deviam despachar emissários para estabelecer contactos com outras terras, Ceilão, Pegú e Malaca.

No entanto, a primeira escolha tinha sido Tristão da Cunha, mas uma súbita questão de saúde levou o monarca a optar pelo fidalgo de Abrantes, dando-lhe a honra de ser o seu representante pessoal nas terras longínquas do Oriente. Os muitos documentos de 1505 que se conservam permitem perceber o enorme alcance da sua missão e, como Joaquim Candeias da Silva recentemente bem referiu, a *Carta de Poder* pode ser considerada a institucionalização do Estado Português da Índia, e o *Regimento* a sua primeira constituição¹⁰.

D. Francisco de Almeida foi o fundador do Estado Português da Índia, há exactamente quinhentos anos, embora este conceito só apareça passado a escrito cerca de 1540, mas é certo que tinha uma posição de comando e domínio sobre uma estrutura político-administrativa que configurava a de um estado embrionário, embora sem território, sendo Almeida, como lhe chamou Luíz Filipe Thomaz, *...um vice-rei flutuante, governador de um Estado sem território, com o convés da sua nau por capital...*¹¹. A verdade é que já em 30 de Outubro, em Cananor, assinava um alvará como *...visó-rei das Índias por el-rei meu senhor...* Gaspar Correia diz que este título foi concedido directamente e por palavras pelo próprio rei, quando lhe confiou a missão, mas que só poderia usá-lo depois de passado o Cabo da Boa Esperança. Fernão Lopes de Castanheda aponta para um momento posterior à construção das fortalezas constantes do seu *Regimento*, mas parece ser unânime que passou a intitula-se vice-rei, e a mandar que assim o tratassem, ao chegar a Cananor. D. Francisco de Almeida foi substituído por Afonso de Albuquerque, em situação que é bem conhecida, que no entanto não teve o título de vice-rei, e que após duas primeiras viagens excepcionalmente frutíferas, partiu pela terceira vez, para exercer o cargo de governador da Índia, que desempenhou entre 1509 e 1515¹².

⁹ António Dias Farinha, "Os Portugueses no Golfo Pérsico (1507-1538)", *Mare Liberum*, Lisboa, 1991, nº 3, p. 1 e segs.

¹⁰ Joaquim Candeias da Silva, *O Fundador do "Estado Português da Índia", D. Francisco de Almeida. 1457(?) - 1510*, p. 95.

¹¹ Luíz Filipe Thomaz, "Estrutura política e administrativa do Estado da Índia no século XVI", *Actas do II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa, 1985, p. 519.

¹² António Baião, "Afonso de Albuquerque", *Grandes Vultos Portugueses*, Lisboa, 1914; Costa Brochado, *Afonso de Albuquerque*, Lisboa, 1943; Geneviève Bouchon, *Albuquerque. Le lion des mers d'Asie*, Paris, 1992.

Afonso de Albuquerque continuou a política de D. Francisco de Almeida, defendendo a construção de fortalezas e a ocupação de terras ribeirinhas, como claramente se vê pelo teor das suas palavras. Segundo ele, aos orientais devia-se ...*...cortar-lhe os governos, tomando-lhe a ribeira do mar, fazer-lhe mui boas fortalezas nos lugares principais, porque doutra maneira não haveis de meter a Índia a caminho...*¹³. Na missiva que escreveu a 1 de Abril de 1512, é ainda mais evidente a sua linha de pensamento e acção: ... *As vossas fortalezas feitas à nossa usança com cavas, torres e artilharia, bem providas e boa gente, com a ajuda da paixão de Nosso Senhor não tenhais receio delas nestas partes, ainda que vos lá digam que estão cercadas; porque, mediante Deus, se aí não houver traição, não há aí que temer de os muros contrariarem vossas fortalezas e cousas de que vos convém lançar mão; não é de estranhar cercarem-nos reis e senhores a que tomardes, e se cercadas uma e duas e dez vezes; mas a portuguesas cos capacetes nas cabeças entre as ameias não lhes tomam assim a fortaleza...*¹⁴. O governador consolidou a força de Portugal com a conquista de Goa, e estendeu a nossa presença mais para Oriente, a praças e cidades importantes como Malaca, que tomou em 1511.

II – AS FORTALEZAS DA COSTA ORIENTAL DA ÁFRICA

A fixação dos Portugueses nas terras ribeirinhas da África Oriental começou logo após as primeiras viagens de descobrimento e reconhecimento, capitaneadas por Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral respectivamente, embora deva ter sido Pêro da Covilhã o primeiro a visitar a região, pois há notícias de ter estado em Sofala em 1490. O comércio tornou-se aqui monopólio da Coroa em 1505, o que levou ao desenvolvimento de feitorias e fortificações, uma que rapidamente prosperaram, como as da Ilha de Moçambique, de Sofala e de Mombaça, outras que viriam a conhecer apenas algumas décadas de actividade, como aconteceu com Quíloa¹⁵.

Quanto mais subiam na costa, para Norte, maiores eram os problemas que os portugueses enfrentavam, sobretudo devido à proximidade dos reinos islâmicos do Golfo Pérsico, e o aumento de poderio dos senhores locais, muito mais sofisticados e apetrechados do que os régulos dos Rios de Cuama.

1. Quíloa

A cidade de Quíloa era à chegada dos portugueses um dos principais portos do comércio dominado pelos muçulmanos do Golfo Pérsico, aí se transacionando grandes quantidades de ouro, marfim, âmbar, ébano e escravos. Quando Vasco da

¹³ *Cartas de Afonso de Albuquerque*, vol. I, p. 30.

¹⁴ *Cartas de Afonso de Albuquerque*, vol. I, p. 58.

¹⁵ Alexandre Lobato, *A expansão portuguesa em Moçambique de 1498 a 1530*, Lisboa, 1954.

Gama entrou no seu porto, no decorrer da segunda viagem para a Índia, conseguindo graças a uma enequívoca manigestão de força obter autorização para estabelecer um vínculo de vassalagem do monarca local com D. Manuel I.

No entanto, as grandes campanhas de obras da fortaleza portuguesa só se iniciaram em 1505, seguindo-se outra em Sofala, correndo depois as duas a par. A fortaleza de Quíloa, no entanto, viria a ser abandonada em breve¹⁶. D. Francisco de Almeida levava o encargo expresso de fazer aqui uma fortificação, como se lê no seu *Regimento*. Em 16 de Dezembro desse ano gabava a obra, em carta que escreveu a D. Manuel I: *...Fizemos Senhor allii huuma fortleza que se podese ser compraria por anos de minha vida vee la Vossa Alteza porque he tam forte que se esperara nela el rei de França e tem apousemtamento de muito boas casas pera duas tamta jemte como aly fica e desenbarquom os batees as pipas por huuma esquadra de seis degraaos demtro no baluarte que he o mais forte da casa. Ally Sennhor pus em monte e espallmey todas as naos e deixey a fortaleza muito bem abastecida e todas estas obras se fizerom em dezasete dias mas os fidalguos e de hi pera baixo todos trazem os braços mais conpridos da paDiulla e leixey ordenada a casa pera a especearia demtro na fortaleza omde hos bateis a podem meter nela...*¹⁷.

Como se vê, a obra de Quíloa já estava, dezasseis dias depois, com o circuito de muros fechado, e lançavam-se ameias sobre as muralhas, celebrando-se por isso uma missa solene, no dia de São Tiago¹⁸. Aqui ficou Pedro Ferreira Fogaça por capitão, sabendo-se que o mestre encarregado das empreitadas se chamava Fernando Gomes, a quem aquele mandou pagar 500 reais, no dia 14 de Agosto de 1506, por certas obras que havia feito nas paredes da fortaleza¹⁹. Estes pagamentos repetiram-se com alguma regularidade²⁰.

Parece que podemos entender que o mestre principal, Tomás Fernandes²¹, traçava os planos e dava início aos trabalhos no local, deixando em cada feitoria um subalerno, quando partia para nova missão, noutra feitoria ou ponto de apoio às armadas.

¹⁶ Pedro Dias, "As primeiras construções portuguesas na Costa Oriental da África e no golfo Pérsico (1503-1515)", (Actas do) *IV Simpósio Luso-Espanhol de História da Arte*, Coimbra, 1989, p.25 e segs.; Augusto Pereira Brandão, "O Oriente", *História das Fortificações Portuguesas no Mundo*, direcção de Rafael Moreira, Lisboa, 1989, p. 159 e segs.; Manuel Lobato, "Fortalezas do Estado da Índia: Do Centro à Periferia", (Catálogo da Exposição) *A Arquitectura Militar na Expansão Portuguesa*, direcção de Rafael Moreira, Lisboa, 1994, p. 43 e segs.; Pedro Dias, *História da Arte Portuguesa no Mundo. O Espaço do Índico*, Lisboa, 1998, p. 40 e segs.

¹⁷ *Documentos. sobre os Portugueses em Moçambique e na Africa Central, 1497-1884*, edição de António da Silva Rego & T. W. Baxter, Lisboa, 1962-1989, vol. I, pp.326-328.

¹⁸ Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Diccionario histórico e documental dos architectos, engenheiros e constructores portugueses ou ao serviço de Portugal, Lisboa, 1899-1922*, vol. I, p. 348.

¹⁹ A.N.T.T. - Corpo Cronológico, Parte 2.^a, m.II, doc. 80.

²⁰ A.N.T.T. - Corpo Cronológico, Parte 2.^a, m.II, doc.133.

Quíloa foi abandonada, em 1512, por ser difícil a sua manutenção, e pela concentração dos esforços militares e comerciais em Sofala e em Moçambique.

As fontes iconográficas de que dispomos²² mostram-nos Quíloa com uma estrutura que foi comum naquelas paragens, nesta primeira fase, isto é, um pequeno circuito murado de tipo medieval, com quatro torres nos cantos, e uma torre de menagem encostada à muralha, ou apenas descaída para um dos vértices. Se a gravura de Braunio é certamente fantasiada, feita a partir de dados vagos e imprecisos, já se poderá ter mais confiança na que Manuel de Faria e Sousa incluiu na *Ásia Portuguesa*²³, posto que as suas ilustrações sejam de valor muito desigual. É visível no entanto um núcleo que deverá ser o primitivo, no canto inferior, do lado esquerdo, um espécie de alcácer, a partir do qual, depois se abrem as muralhas que circundam a vila. A gravura de Didot de 1748, incluída na *Histoire Generale des Voyages*, e com uma fonte diversa das anteriores, demonstra essa mesma situação e essa mesma tipologia. Não podemos esquecer no entanto que a fortificação portuguesa foi ocupada e adaptada posteriormente, de acordo com as necessidades e desejos dos seus novos senhores.

2. Sofala

Sofala era no fim do século XV um porto de escala do Índico, e um dos locais onde se fazia o comércio regional do ouro, que aí afluía vindo das regiões mineiras de Manica, Butua e Mocaranga, o que era facilitado pelos bons acessos fluviais, através dos rios Pungue, Búzi e Revué. Esse tráfico estava nas mãos de muçulmanos do Golfo Pérsico, sobretudo das cidades de Ormuz e Adem, que trocavam o metal precioso por panos de algodão e por contas de Cambaia, do Golfo e até do Guzarat.

Os primeiros portugueses que aí chegaram foram os que viajavam na nau capitaneada por Sancho de Tovar, que entabulou relações amistosas com o senhor local, abrindo assim grandes perspectivas de negócios. Vasco da Gama também parou aqui, na sua segunda viagem, e foi com o ouro resgatado em Quíloa, que foi executada a custódia do mosteiro dos Jerónimos de Belém, ouro que provinha das minas desta região.

D. Francisco de Almeida levava no seu *Regimento* a indicação expressa de construir uma fortaleza em Sofala: *...mandares loguo fazer a obra da dita fortelleza asy com os officiaes e pessoas que vãao hornenadas pera nella ficar como todos outros da trota partimdo a obra em lanços per capitanyas pera cada lanço ficar a carguo*

²¹ Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Diccionario...*, vol.I, pp. 347 e segs.

²² *Portugaliae Monumenta Cartographica*, edição de Armando Cortesão & Luís de Albuquerque, Lisboa, 1960-1962; *Ensaio iconográfico das cidades portuguesas do Ultramar*, edição de Luís Silveira, Lisboa, s/d.

²³ Manuel de Faria e Sousa, *Ásia Portuguesa*, vol.I, extra-texto.

de seu capitam. E dar se ha tall despacho e pressa que ho mais em breve que ser possa ao menos se faça recolhimento pera artelharya...²⁴.

O capitão-mor deixou Pêro de Anaia encarregado das obras, função que já deveria trazer definida de Lisboa. No entanto havia falta de material, nomeadamente de pedra, que tinha de se ir buscar a Quíloa. Pêro de Anaia no entanto tinha embarcado em Lisboa os lintéis de cantaria de portas e janelas, como consta do rol da carga da sua nau que teve um acidente no Tejo.

Como a de Quíloa, também esta fortaleza era de dimensões modestas, feita com materiais pobres e executada com a maior rapidez possível, para obstar aos ataques de surpresa dos inimigos, cafres ou mouros. O autor da *Crónica do Descobrimento da Índia* deixou-nos o relato que transcrevemos:

*...alguns que entendiam saiam em terra e com os oficiais que levavam viram o sitio e lugar para isso mais disposto, e sem detença começaram de assentar uma fortaleza de madeira com sua cava, começando logo de lavrar outra darredor, de pedra e cal, e tomamdo por dinheiros homens da terra que lhes acarretavam água e pedras e algumas coisas necessárias...*²⁵. Logo aqui se nota a presença de mão-de-obra indígena, posto que em trabalhos de importância e responsabilidade diminutas. Quanto aos mouros já a situação era diferente, pois aparecem documentados alguns como pedreiros especializados²⁶.

Sabemos quem eram os portugueses que faziam a fortaleza e as outras construções. Em 1 de Março de 1506, por exemplo, anotam-se o mestre de obras João Vaz e os pedreiros Afonso Eanes, Afonso Dias, Vasco Esteves, Silvestre Martins, Francisco Lopes, Bartolomeu Couça, João Rodrigues e Afonso Gonçalves. Os carpinteiros eram os seguintes: Diogo Martins, Estevão Afonso, António Afonso, Álvaro Martins, António Fernandes, João Afonso e Diogo Dias²⁷. Em 1510 os trabalhadores especializados eram menos, havendo a 1 de Agosto, somente os carpinteiros Diogo Martins, Rodrigo Eanes, Pero de Elvas e Marcos Pires, ajudados por alguns escravos, certamente negros, aos quais haviam sido dados nomes cristãos, caso de Gil, Eitor, Duarte, Francisco e Rodrigues²⁸. No ano seguinte os trabalhos ficaram entregues a um só homem, o pedreiro Afonso Abrantes, que permaneceu em Sofala durante vários anos, para a 30 de Junho de 1518 se assinalarem Bartolomeu Corço, João Esteves e João Cabaço, este último de partida para as praças hindustânicas²⁹.

Não temos muitas outras informações sobre o modo como os trabalhos foram correndo, mas por uma carta do alcaide João Vaz de Almada, datada de 26 de Junho, vê-se que um temporal havia a torre principal³⁰. Que a fortaleza não satis-

²⁴ *Documentos...*, p. 184.

²⁵ *Crónica do Descobrimento...*, p. 245.

²⁶ A.N.T.T. - Corpo Cronológico, Parte 2.ª, m.12, doc.46.

²⁷ *Documentos...*, vol. I, pp.424 e segs.

²⁸ *Documentos...*, vol. II, Lisboa, 1963, pp. 469-506.

²⁹ *Documentos...*, vol. V, Lisboa, 1966, pp. 488 e segs.

³⁰ *Documentos...*, vol. IV, Lisboa, 1965, pp. 244 e segs.

fazia é demonstrado pelo teor da carta de D. Manuel I para o capitão Simão de Miranda, na qual se diz que ela deveria ser feita, ou refeita, de parede ou de estacada, para que o mar a não destruisse³¹.

É curioso notar que durante as obras de edificação houve um constante vaivém de barcos entre Sofala e Quíloa, pois era dali que se enviava a pedra, dada a falta que dela havia na região.

A fortaleza de Sofala era como a de Quíloa, um pequeno recinto rectangular de cubelos redondos nos cantos, e uma torre de menagem de cariz medieval, com pelo menos três pisos. A gravura impressa por Braunio, mas como tantas outras baseada num desenho mais antigo, mostra dois panos de muro mais baixo de cada lado, defendendo a ponta da pequena ilha, certamente para resguardar o ancoradouro.

Pêro de Anaia não viu concluída a sua fortaleza, pois morreu entretanto. Nesta primeira fase ficou com planta quadrangular, com uma muralha com cerca de 25 palmos de altura, ou seja 5 metros, e com quatro baluartes redondos nos cantos. No lado virado ao mar ficava uma torre à maneira das velhas torres de menagem, que tinha contacto com a residência do capitão; no lado contrário ficava a casa da feitoria ou armazéns. Sob a torre havia uma cisterna para armazenamento da água. Dentro da fortaleza foi construída uma pequena igreja, para apoio às guarnições, aos comerciantes e a todos os que aqui faziam escala. Já estava em funcionamento em 1505, pois data desse ano o mandado de entrega de ornamentos, alfaias e paramentaria ao vigário, Bartolomeu Fernandes. Eram tudo coisas modestas, exceptuando dois cálices e uma cruz de prata, um retábulo com a representação do Calvário, e um sino grande³².

É possível que os elementos de uma construção antiga que foram transportados para o Museu de Maputo tenham pertencido a esta igreja. São restos de molduras, o fuste e a base de uma coluna monocilíndrica, capitéis isolados e adossados a pilastras, sem ornato, e um arco duplo rebaixado sobre pequenos pilares. A pedra parece ser local, e a molduração é típica do reinado de D. Manuel I, filiada nas obras dos mestres batalhinos, tudo feito com rigôr e gosto, a denunciar a presença de um ou mais artistas de gabarito nesta zona do Índico. No entanto não podemos garantir que não fosse de uma residência, eventualmente do capitão, ou de armazéns.

Em 1518 a fortaleza estava em más condições, como se percebe pela carta de D. António da Silveira para D. Manuel I, datada de 18 de Julho. A feitoria estava toda no chão e chovia lá dentro como na rua; o celeiro estava a cair, e na igreja nem se podia entrar. A casa do capitão também não estava melhor. Segundo D. António era necessário reparar tudo rapidamente, para prevenir a sua perda total³³.

³¹ *Documentos...*, vol. III, Lisboa, 1964, p. 522.

³² *Documentos...*, vol. I, pp. 128-134.

³³ *Documentos...*, vol. V, p. 558.

3. Ilha de Moçambique

Nesta época da presença portuguesa na Costa Oriental de África, a mais importante das fortificações foi a que se levantou na ilha de Moçambique, que pelo seu desenvolvimento viria a dar o nome a toda uma vasta região. A primeira fortaleza, que era muito rudimentar, foi substituída por outra em 1546, ou num dos anos subsequentes, já de traçado regular, com baluartes poligonais nos ângulos, com projecto de Miguel de Arruda³⁴.

Da primitiva cidadela dá-nos conta D. Duarte de Lemos na carta que enviou a D. Manuel I, a 30 de Setembro de 1508. Transcrevemos uma pequena mas elucidativa passagem, na qual diz que Vasco Gomes: *...mandou começar a fortaleza com muyto pouqua yemte a quall fortaleza quando eu senhor aqui cheg[u]yey lh'achey feyta huma torre de tres sobrados quam boa pode ser traveyada e suas yanelas feytas. Eu comecey os aliceses da cerqua e des hi toda ha outra yemte a dias como dyse a Vossa Alteza. Temos ya sobala terra os dous quartos huma braça de qraveira em alto com suas bombardeiras os outros aliceses vam crecemdo ho mays que podemos...*³⁵. Sabemos também que nesta ocasião os portugueses que tinham ido na nau de Jorge de Melo Pereira se entretiveram nas obras, levantando também uma ermida dedicada a São Gabriel e um hospital, por certo uma casa modestíssima e precária para acomodar os doentes. Esta primeira fortaleza tinha uma torre que servia de residência do capitão³⁶.

Pouco mais poderemos saber com absoluta segurança, sendo lícito supor no entanto que o fidalgo de Trofa do Vouga se socorreu dos homens que constituíam a sua armada, e dos conhecimentos de fortificação que possuía, o que era normal num período em que ainda não se tinham adoptado os complexos sistemas abaluartados³⁷.

Além de artistas e artífices portugueses, também trabalharam nas obras das fortificações de Moçambique operários nativos, e alguns raros estrangeiros. Um desses que deve ter tido importância foi mestre Orlando Genovês, carpinteiro de profissão, referido no inventário dos defuntos de 1540³⁸.

Durante o governo do vice-rei D. Francisco de Almeida, Afonso de Albuquerque pensou estabelecer outras fortificações, como se demonstra pela carta de 10 de Novembro de 1507, na qual afirma explicitamente ser necessário fazer um castelo em Mombaça³⁹, o que no entanto só viria a acontecer bastante mais tarde⁴⁰.

³⁴ Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Diccionario...*, vol.I. p.71.

³⁵ *Documentos...*, vol.II, p.290.

³⁶ Alexandre Lobato, *A Expansão Portuguesa em Moçambique de 1498 a 1530*, Lisboa, 1954, vol. I, p. 219 e segs.

³⁷ Amaro Neves, *Os Lemos da Trofa na história e na arte de Quinhentos*, Águeda, 1983.

³⁸ *Documentos...*, vol. VII, pp. 10-14.

³⁹ *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, edição de Raimundo António de Bulhão Pato & Henrique Lopes de Mendonça, Lisboa, 1884-1935, tomo I, p.417.

⁴⁰ Charles Boxer e Carlos de Azevedo, *A fortaleza de Jesus e os portugueses em Mombaça*, Lisboa, 1960.

III – AS FORTIFICAÇÕES DO MAR ROXO

A construção de uma fortificação na boca do Mar Roxo estava explícita no *Regimento* de D. Francisco de Almeida; *...E porque nos parece que nehuuma coisa poderya mais importar a nosso serviço que teermos humma fortelleza na boqua do Mar Roixo ou perto delle asy demtro como fora homde melhor disposycam pera ella houvesse porquanto por aquy se çarrava nam poderem mais passar nehuuma especiaria ea terra do soldam...*⁴¹ No entanto, não é pacífica a questão da descoberta ou reconhecimento desta ilha, variando muito os cronistas quinhentistas na atribuição do feito: a Diogo Fernandes Piteira, Vicente Sodré, etc. No entanto, certo é que D. Manuel I foi bem informado por Piteira e por António de Saldanha, quando da chegada destes a Lisboa, sendo a este capitão que se deverá a decisão do monarca.

1 – Socotorá

O lugar escolhido foi a Ilha de Socotorá, tendo ficado encarregue da respectiva conquista e da edificação da fortaleza Tristão da Cunha, que saiu de Lisboa em 1506, comandando uma armada de quinze naus⁴². Mal chegou teve logo uma acção militar que foi coroada de êxito, embora manchada por uma violência excessiva. Na refrega o castelo local foi destruído, mas deu início à construção de outro, mas com uma forma e uma localização mais adequada ao que desejava.

Podemos e devemos recorrer a uma carta do Rei D. Manuel I para D. Francisco de Almeida, onde dá detalhes muito importantes. *...Item. Pera o fazimento desta fortaleza vay, nestas naos de Tristam da Cunha, ha metade de humma fortelleza de madeira, porque a outra metade mandamos que ficase em Cocotora e vão trinta tiros, e duas bombardas grosas, e quatro pasavollantes, pera servirem na dita fortelleza e esta metade da dita villa de madeira se asentara em tanto espaço, como ella posa ocupar e porque nom he ynteyra, o que fica por çarrar se çarrara com booa cava e todo outro repario, como vos bem sabees pera poder ficar forte e segura.*

*Item. Vão alisecees, enxadas, paas, e outras cousas semelhantes pera o fazimento da dita fortaleza...*⁴³.

Temos provada a ida de uma fortaleza de madeira, o que foi prática comum nas nossas empresas ultramarinas, a começar por Marrocos. Era uma construção quadrangular, com torres nos ângulos, suficientemente sólidas para suportar

⁴¹ *Documentos...*, vol. II, pp. 226-228.

⁴² José Pereira da Costa, “Socotorá e o domínio português no Oriente”, *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 1973, vol. XXIII, p. 1 e segs.

⁴³ *Documentos para a História das Missões do Padroado do Oriente - Insulíndia*, edição de Artur Basílio de Sá, Lisboa, 1954, pp. 3-15.

algumas peças de artilharia. Este castelo, a que o texto chama vila, tinha uma dimensão reduzida, mas suficiente para albergar quatro ou cinco dezenas de homens. Como já vinha parcialmente montado, podia erguer-se em poucas horas, permotindo que sob a sua protecção, e no interior, se começasse uma cava e, com a terra e pedras tiradas dela, erguer muros que depois iriam ser a base de uma fortificação com carácter mais permanente. Em Santa cruz de Cabo de Gué, por exemplo, foi levantada durante uma só noite, para espanto dos habitantes locais⁴⁴.

No *Regimento* dado a D. Francisco de Almeida os cuidados em relação à fortaleza de Socotorá são muitos. A obra devia ser forte, erguida num local apropriado, com todas as qualidades que já haviam sido apontadas relativamente às de Sofala e Angediva.

No entanto, esta fortaleza mostrou-se pouco eficaz, e em breve a Coroa resolveu abandoná-la, não que sedeitada a baixo, para que não caísse em mãos inimigas que lá se fortificassem, ficando a tarefa a cargo de Diogo Fernandes de Beja; corria o ano de 1511⁴⁵.

2 – Ormuz

Ormuz foi a praça mais importante que os portugueses tiveram no Médio Oriente e a única que teve verdadeiro valor económico. A primeira armada que fundeou em frente à cidade fê-lo a 25 de Setembro de 1507, era composta por seis navios e levava cerca de quatro centenas de homens. Depois de largarem de Socotorá, os portugueses tinham já atacado Curiate, Mascate e Orfacão, a que se seguiram Calaiate e Soar. Afonso de Albuquerque, que ia por capitão-mor, exigiu a submissão do rei local, o que não aconteceu, levando a um ataque em forma⁴⁶.

Foi portanto durante o governo de D. Francisco de Almeida, que começou aqui uma fortaleza, a 6 de Outubro de 1507, ficando quase pronta, na sua forma inicial, apenas em três breves meses. No entanto os fidalgos não estavam satisfeitos com a participação nas obras, e preferiam andar no mar, a dar caça aos navios muçulmanos, queixando-se da dureza do trabalho a que eram obrigados, e envenenando as relações entre o capitão-mor e o governador. Albuquerque mandou-os embarcar em batéis e ir a Turumbaque, para trazer pedra para a obra, já que ele tinha conseguido juntar muitos pedreiros e outros trabalhadores. Dias depois, já com muito material, chamou um tal João Fernandes, bombardeiro, que também era um bom mestre de obras, e explicou-lhe onde queria que fossem abertos os alicerces da torre de menagem, que haveria de ter três sobrados, de modo que dali se visse toda a cidade, e que teria que superar em altura o minarete da mesquita. Os

⁴⁴ Paul Antoine Evin, “L’architecture portugaise au Maroc et le style manuelin”, *Bulletin des Études Portugaises*, Coimbra, 1942, n.º 1.

⁴⁵ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo Rei Dom Manuel...*, Parte III, pp. 96-97.

⁴⁶ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. I, pp. 842-843.

alicerces deviam ficar com 20 pés de largura, e em cada andar mediria 12 côvados. Foi o próprio capitão-mor que colocou a pedra fundamental, invocando Nossa Senhora da Vitória. As obras corriam bem, eram feitos pagamentos regularmente, aproveitando Albuquerque para estabelecer um posto de venda de panos de Cambaia e de drogas, junto da fortaleza nascente.

Logo que a torre chegou à altura do sobrado, começaram-se então a fazer as cortinas em redor, o que deixou o rei local muito arrependido de ter dado autorização para tal obra, dentro da cidade. Facto é que os portugueses, devido à insubordinação dos fidalgos e às alianças que estabeleceram com os senhores locais, acabaram por perder o controlo da cidade, só conquistada de vez, quando Afonso de Albuquerque já era efectivamente o governador da Índia, e quando D. Francisco de Almeida já estava morto. A história do estabelecimento dos portugueses aqui é bem conhecida, assim como as vicissitudes pelas quais passaram depois, até ao abandono, já no século XVII, fazendo-se então uma grande fortaleza, constantemente melhorada, até à perda definitiva da cidade, já no século XVII.

IV – AS FORTIFICAÇÕES NA COSTA DO MALABAR

A construção das fortalezas malabares, ao tempo dos primeiros governadores e do primeiro vice-rei, D. Francisco de Almeida, tinham essencialmente valor estratégico e simbólico, já que do ponto de vista comercial não tinham qualquer interesse. O tráfico das especiarias, na primeira década, estava restrito a Cochim, Cananor, Calicute e Coullão, aí verdadeiramente rentável⁴⁷. Note-se também que na Costa de Canará, a Norte do rio Cangerecora, não tinha sido construída qualquer feitoria, havendo apenas a fortaleza de Angediva, a cerca de uma centena de quilómetros de Goa. Só depois de 1510 é que as posições lusas se estendem para Norte, até atingirem o Guzarate. Podemos considerar, como já o fez José Manuel Correia, que houve dois tipos de fortificações, as estratégicas e as simbólicas, tendo sido as segundas que depois conheceram grande desenvolvimento, vindo a conformar complexos gigantescos, como o de Cananor, no final do século.

Parece claro que era o comércio das especiarias e drogas da Índia que estava em causa, neste momento, e que as posições em Socotorá e Ormuz eram fundamentalmente para impedir o trânsito das embarcações islâmicas e o comércio com Meca e Adém, os principais portos dessas partes do Índico.

1 – Angediva

A fortaleza da Ilha de Angediva, da invocação de Nossa Senhora de Brotas, está situada nessa ilha e foi uma das primeiras a ser edificada pelos portugueses na

⁴⁷ José Manuel Correia, *Os Portugueses no Malabar (1498-1580)*, Lisboa, 1997.

Índia. Vasco da Gama aportou aqui, em 1498, e esperou pela monção até 10 de Dezembro. Também foi este ponto visitado pela armada de Pedro Álvares Cabral, sendo a primeira fortaleza erguida por D. Francisco de Almeida, em 1505⁴⁸. Este mandou fazer uma cortina grossa e alta ao longo dos montes mais salientes; as extremidades eram rematadas por cubelos e ao centro havia uma torre de menagem de dois andares. Tudo dava para uma guarnição de sessenta homens que ficaram sob o comando de Manuel Peçanha, instalados em modestas cabanas.

No *Regimento* de D. Francisco de Almeida há ordens muito claras quanto à obra. Teria que ficar no local mais seguro, para protecção das naus que aqui haviam de ancorar, ficando com acesso quer pelo lado de terra quer directamente do mar. Independentemente do sítio escolhido, era fundamentalmente que dentro dela ficasse uma fonte, uma nascente ou qualquer veio de água, ou em alternativa muito perto e sob sua protecção. O cais de desembarque tinha que ficar o mais perto possível. Logo que as coisas estivessem resolvidas, devia ser desembarcada a artilharia, e colocada em posição de defesa, sendo dado aviamento à obra pelos pedreiros e carpinteiros que iam para o efeito, fazendo-se as caves, levantando-se depois o muros e parapeitos. Não devia ser levantada mão da obra, que quando estivesse pronta teria Manuel Peçanha por capitão.

Dois anos depois Tristão da Cunha arrasou a fortaleza devida à dificuldade da sua manutenção.

2 – Cochim

Os contactos iniciais decisivos, para a passagem de Cochim para a esfera de influência portuguesa ficaram a dever-se a Pedro Álvares Cabral, quando aí desembarcou em 1500, depois da sua violenta acção militar contra o samorim de Calicute. O rei local, que era inimigo daquele potentado, viu a possibilidade de se livrar da sua opressão, ao mesmo tempo que percebia as potencialidades dos portugueses como seus aliados e clientes. Assim estabeleceu-se uma feitoria que se tornaria uma importante cidade. Três anos volvidos, e dado o bom entendimento que continuava a reinar, no dia 27 de Setembro de 1503, num sítio já de si forte, à borda do rio, Francisco de Albuquerque começou as obras da nossa primeira fortaleza na Costa do Malabar⁴⁹.

Chegando pouco depois o resto da armada sob o comando de Afonso de Albuquerque, os homens que iam nela também ajudaram nas obras, de modo que, em breve, tudo estava terminado e, quando se benzeu, também a igreja da invocação de São Bartolomeu via as paredes a crescer. Não era uma grande fortaleza, mas

⁴⁸ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo Rei Dom Manuel...*, Parte II, p. 3 e pp. 41-42; João Augusto Roçadas, "Fortaleza de Angediva", *O Oriente Portuguez*, Nova Goa, 1905, vol. I, p. 157 e segs.

⁴⁹ *Crónica do Descobrimento...*, pp.117-118; Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo*, vol. I, pp.184-186; Padre Sebastião Gonçalves, *Primeira Parte da História da Companhia de Jesus no Oriente*, edição de José Wicki, Coimbra, 1957-1962, vol. II, p. 207 e segs.

apenas um conjunto de casa fortes, às quais puseram o nome de Manuel, em homenagem ao monarca português. Pelo texto da *Primeira Década* de João de Barros, constata-se que quer a fortificação quer a igreja eram de madeira que tinha sido dada, ou pelo menos autorizada a cortar, pelo próprio monarca local⁵⁰.

A 3 de Maio de 1506, D. Francisco de Almeida... *mandou logo acabar a fortaleza que estava começada, e a acabou de pedra e cal, com seus cubelos e torres e grandes cavas e seus alojamentos para as mercadorias e outras gentes...*⁵¹. Vê-se assim que houve profundas alterações, e que a primitiva paliçada foi substituída por uma estrutura mais durável. Não esqueçamos que o *Regimento* dado pelo monarca é claro, quanto à decisão de avançar com o fortalecimento da nossa posição aqui, dizendo que o vice-rei devia concluir, ou se necessário fazer de novo, a fortaleza que já estava começada. Almeida estava entusiasmado com a sua obra, o que se nota pelo teor da carta que enviou a D. Manuel I, no início de 1506. Nela diz que depois de acabada, a fortificação não custaria mais do que 300.000 reais.

A 3 de Maio de 1506, D. Francisco de Almeida ...*mandou logo acabar a fortaleza que estava começada, e a acabou de pedra e cal, com seus cubelos e torres e grandes cavas e seus alojamentos para as mercadorias e outras gentes...*⁵¹. Vê-se assim que houve profundas alterações, e que a primitiva paliçada foi substituída por uma estrutura mais durável. Não esqueçamos que o *Regimento* dado pelo monarca é claro, quanto à decisão de avançar com o fortalecimento da nossa posição aqui, dizendo que o vice-rei devia concluir, ou se necessário fazer de novo, a fortaleza que já estava começada. Almeida estava entusiasmado com a sua obra, o que se nota pelo teor da carta que enviou a D. Manuel I, no início de 1506. Nela diz que depois de acabada, a fortificação não custaria mais do que 300.000 reais.

Na região de Cochim, situada a duas léguas a Norte, D. Francisco de Almeida tinha mandado fazer uma torre de vigia em madeira, muito forte, de onde vigiava o território do samorim de Calicute, que havia sido levantada por Diogo Fernandes Correia⁵².

3 – Cananor

D. Francisco de Almeida chegou a Cananor a 22 de Outubro de 1505, encontrando aí o feitor Aires Gil Barbosa, que lhe deu conta de que havia começado a construir uma fortaleza, mas que tinha dito ao rei local que apenas desejava edificar uma vila. O vice-rei concordou com a continuação das obras, e obtendo então autorização efectiva do monarca indiano, pôs a trabalhar os homens que trazia consigo, a par de outros da terra, acabando-se o muro em cinco dias, e ficando também as torres em condições para receber a artilharia⁵³.

⁵⁰ João de Barros, *Ásia de...*, *Primeira Década*, p. 265.

⁵¹ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo...*, Parte II, p. 20 e segs.

⁵² Joaquim Candeias da Silva, *O Fundador do "Estado Português da Índia". D. Francisco de Almeida. 1475(?) - 1510*, p. 169.

⁵³ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo...*, Parte II, p. 20 e segs.

O autor da *Crónica do Descobrimento* escreveu que esta rapidez foi possível graças ao facto de D. Francisco já levar muita cantaria aparelhada de Lisboa, além de excelentes pedreiros que tinham ido consigo; ...*O vizo-rei, com grande diligência houve as coisas necessárias, e como de cá levava mui tos e mui bons pedreiros e cantos lavrados, em mui poucos dias fez uma Forte e formosa fortaleza, em que meteu Lourenço de Brito por capitão com centos e mui bons pedreiros e cantos lavrados, em mui poucos dias fez uma Forte e formosa fortaleza, em que meteu Lourenço de Brito por capitão com cem homens...*⁵⁴.

O mestre de obras foi aqui também o tantas vezes citado Tomás Fernandes, que pouco depois, quando do ataque do rei de Cananor à nossa fortaleza, não só fez levantar rapidamente um dispositivo avançado, constituído por tranqueiras, como fez trabalhos de sapa, abrindo minas que possibilitavam o abastecimento permanente de água. Por carta, o vice-rei deu conta ao monarca que contava acabar a obra com um custo reduzido, que não deveria ultrapassar os 300.000 reais⁵⁵.

Das notícias subsequentes, podemos lembrar um mandado de D. Aires da Gama para que o António de Carvalho pagasse ao mestre pedreiro Pedro Álvares as despesas que tivera com a empreitada que tomara de construção da torre de menagem do castelo⁵⁶. Pensamos que até agora não havia qualquer notícia deste construtor.

4 – Calicute

Ao enviar a segunda armada à Índia, D. Manuel I encarregou Pedro Álvares Cabral de fundar uma fortaleza em Calicute, tendo chegado o capitão a comprar umas casas para instalar a desejada ía e também para fortificar⁵⁷. Em 1513 nada estava começado, quer pela má vontade do samorim, quer por inépcia dos portugueses, o que obrigou Afonso de Albuquerque a deslocar-se ao local e tomar conta das operações. Em carta que escreveu a D. Manuel I, a 24 de Dezembro desse mesmo ano, dizia que lhe tinham dado o local que pedira junto à povoação dos mouros, sobre o porto e a enseada onde fundeavam as naus. Já se viam as duas torres que ficavam do lado do mar, e o lanço de muro que as ligava, sobre o qual se elevava a torre de menagem. Pensava em fazer outras torres dos restantes lados, e uma porta principal defendida por um baluarte. Albuquerque dizia com indisfarçável orgulho que o corpo do castelo era do tamanho do de Cochim, então o principal que tínhamos no Índico.

Os construtores e os materiais eram enviados de Cochim, como se prova por alguns documentos que encontrámos na Torre do Tombo. Em Novembro de 1514,

⁵⁴ *Crónica do Descobrimento...*, p. 261.

⁵⁵ Joaquim Candeias da Silva, *O Fundador do "Estado Português da Índia". D. Francisco de Almeida. 1475(?) - 1510*, p. 169.

⁵⁶ ANTT - Corpo Cronológico, Parte 2.ª, doc. 151.

⁵⁷ Damião de Góis, *Crónica do Felicissimo...*, Parte I, p. 127; *Crónica do Descobrimento...*, p. 50.

por exemplo, foram passados mandados de pagamentos a sete pedreiros malabares, que foram dessa cidade no dia 16, e dar a dez homens que íam também daí e transportavam cal⁵⁸.

5 – Coulão

Caulão foi uma das primeiras cidades com que os portugueses tiveram contacto no Malabar, aí tocando os navios da segunda armada de Vasco da Gama. Foi a principal fortaleza portuguesa da Costa de Travancor, começada por Heitor Rodrigues mas, quando estava quase acabado, a rainha local e o samorim de Calicute investiram contra os portugueses que só a muito custo a conservaram⁵⁹.

D. Francisco de Almeida levava o encargo de acabar esta fortaleza, no local que tinha sido indicado pelos habitantes locais como o mais conveniente, mas fica claro no texto que não devia fazê-la contra a vontade do senhor local. No entanto, se começada a obra com a respectiva autorização, se depois o rei voltasse atrás com a sua palavra, se ela estivesse suficientemente adiantada que garantisse alguma protecção, então deveria continuar e acabá-la como estava previsto. A Coroa autorizava o vice-rei a despendar até 1.000 cruzados de ouro nesta empreitada.

No entanto parece que as questões não eram fáceis de resolver, e Almeida chegou a propor a Lisboa que se levantasse uma fortaleza na Ilha de Ceilão, em vez desta. No entanto, D. Manuel I e os seus conselheiros não desistiram da ideia, e assim chegaram mesmo a dizer-lhe que se não pudesse levar o plano inicial avante, fizesse apenas uma torre de madeira forte, como a que Diogo Fernandes Correia havia construído a Norte de Cochim⁶⁰. O Ceilão ficou para mais tarde.

6 – Cranganor

Cranganor era um dos mais importantes portos da costa do Malabar, sistematicamente alvo da cobiça do samorim de Calicute e do rajá de Cochim. A primeira fortificação portuguesa aqui construída data logo de 1507, do tempo do vice-rei D. Francisco de Almeida, mas as acomodações iniciais, pequenas e inseguras, cedo evoluíram, até atingirem o desenvolvimento visível nos baluartes e cortinas que restam, do lado de terra, e que datam de pouco antes da conquista holandesa, que ocorreu em 1662. No entanto, ainda há dois fortes maciços que são as bases das torres primitivas, colocadas nos ângulos mais próximos da água.

Não foi pacífica a discussão acerca deste estabelecimento. Em carta de 6 de Dezembro de 1508, o vice-rei dizia ao monarca que não desejava fazer uma obra

⁵⁸ ANTT – Corpo Cronológico. P. 2.ª, m. 53, doc. 43 e doc. 70.

⁵⁹ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo...*, Parte IV, pp. 145-147.

⁶⁰ Joaquim Candeias da Silva, *O Fundador do “Estado Português da Índia”. D. Francisco de Almeida. 1475(?)–1510*, p. 169.

muito grande, mas apenas o suficiente, para impedir o trato da pimenta ao samorim⁶¹.

V – CONCLUSÃO

As fortificações construídas de raiz ou continuadas por D. Francisco de Almeida, pessoalmente ou pelos seus capitães, durante o tempo em que foi vice-rei da Índia, tiveram, como vimos, um futuro diferente. Enquanto Quíloa, Socotorá e Calicute, e mesmo Angediva, tiveram de imediato uma vida efémera, e desempenheram funções pouco relevantes, outras, como Sofala, Moçambique, Ormuz e Cochim, tornaram-se centros importantes e até cidades cosmopolitas, onde portugueses e africanos e asiáticos se encontravam para comerciar e trocar experiências.

Certo é que a Corte de Lisboa percebeu logo quais eram os pontos essenciais ao aumento do nosso poderío no Índico, e a escolha dos locais a fortificar foi criterioso. Ou se aproveitavam pequenas ilhas não muito longe da costa, como Moçambique, Angediva, ou estuários de rios importantes, como Cochim e Sofala, que permitissem a entrada dos navios portugueses, para os proteger de ataques inimigos ou para poderem invernar.

A correspondência trocada entre D. Manuel I e D. Francisco de Almeida é clara, quanto à ideia que o vice-rei tinha quanto ao domínio do Índico, e do papel que as fortalezas deveriam desempenhar. Elas eram os volantes de um tríptico de Poder, sendo o outro a força naval, e o pano central a diplomacia. O êxito obtido no fim desta primeira década de Quinhentos marcou decisivamente os cento e cinquenta anos seguintes do Estado Português da Índia, e a situação das fortalezas então levantadas mostrou a bondade e o acerto da política régia, e da acção do 1.º vice-rei.

⁶¹ Joaquim Candeias da Silva, *O Fundador do “Estado Português da Índia”. D. Francisco de Almeida. 1475(?)–1510*, p. 170.

RELATÓRIO E CONCLUSÕES

Ten. Carlos Manuel Valentim

Um dos fundadores desta Academia, e seu segundo Presidente, o Almirante Avelino Teixeira da Mota, na sua última entrevista concedida à BBC, cerca de uma semana antes de falecer, em Março de 1982, dizia ao jornalista que o entrevistava:

Estamos a viver uma fase com uma aceleração crescente de integração europeia, por um lado, e internacionalização por outro. E em que, no meu ponto de vista, o papel de Portugal terá sido sobretudo o de pioneiro em estabelecer os vínculos de relacionamento entre a Europa e o Mundo extra-europeu. E eu estou também convencido que à medida que os anos forem passando os outros povos europeus cada vez mais hão-de reconhecer a importância desse papel.

Com um sentido premonitório desconcertante, próprio de uma inteligência superior, o erudito Almirante profetizava assim um dos papéis que no futuro caberia à comunidade portuguesa, integrada numa entidade supra-nacional como a *União Europeia*. Tanto assim é, que as relações privilegiadas que Portugal mantém em África, com os novos países de língua oficial portuguesa; os estreitos contactos bilaterais com o Brasil e a cooperação com alguns países da Ásia, como bem demonstra o caso de Timor-leste, ou as ligações privilegiadas com Macau e a Índia, nomeadamente com Goa, um Estado da União Indiana, são portas abertas que de certo modo as instituições europeias não ignoram, nem poderão desvalorizar, para um estreitar de laços que será sempre necessário entre a Europa e a África, entre a Europa e o Mercosul, o grande mercado sul-americano liderado pelo Brasil, país que ambiciona fazer parte do Conselho Permanente de Segurança da ONU; ou ainda as relações que a União Europeia terá de encetar, nos próximos anos, com o continente asiático pela força dos seus mercados e das novas tecnologias que aí vão surgindo, num mundo em processo irreversível de *Globalização* económica e cultural.

Em todos estes espaços políticos e económicos poderá Portugal ter um papel proeminente, contribuindo com a sua experiência, que soma cinco séculos de contactos amistosos e culturais profundos¹.

¹ Sobre a importância dos laços privilegiados que Portugal mantém com as suas antigas colónias, e a importância do Mar para Portugal, quer do ponto de vista económico quer do ponto de vista político veja-se do Comandante José Manuel Malhão Pereira, *Portugal e o Mar*. Comunicação apresentada na Nazaré em Abril de 2005. Muito agradecemos ao Sr. Comandante Malhão Pereira a cedência desta comunicação, que sintetiza de forma adequada o papel do mar na História de Portugal e o valor estratégico desse mesmo mar para a afirmação de Portugal no Mundo.

Também em uma das suas últimas comunicações, num encontro científico, cujo tema se centrava nas *“Reflexões sobre História e Cultura Portuguesa”*, o insigne historiador, através de uma sugestiva intervenção com o título: **“Descobrimientos Portugueses – a invenção do Mundo e a sua representação”**, trabalho hoje infelizmente esquecido pela historiografia portuguesa, mas que em parte sintetiza o seu pensamento sobre a matéria, afirmava: *“O grande papel dos povos ibéricos foi terem iniciado e levado a cabo um movimento que levou ao estabelecimento de contactos (desde então permanentes) entre as várias humanidades, [...] esse movimento novo, que levou a desencravamento das humanidades, teve origem no campo Sudoeste da Península Ibérica [...]”*².

Sem promover um nacionalismo exacerbado ou serôdio (mas estudando e salientado o papel do seu país) Avelino Teixeira da Mota, um cultivador do *humanismo universalista de Jaime Cortesão*, com quem chegou a trabalhar, legou-nos esta perspectiva dos Descobrimientos Geográficos, tendo em perspectiva o futuro e o papel internacional de Portugal, país que conta com uma comunidade de milhares de cidadãos disseminada pelas cinco partes do mundo, na diáspora. Diáspora iniciada há precisamente quinhentos anos.

Ao organizar o IX Simpósio de História Marítima, subordinado ao tema **“D. Francisco de Almeida 1^a Vice-Rei Português”**, a Academia de Marinha honrou o espírito dos seus fundadores e, simultaneamente, a razão que presidiu ao seu nascimento. Diga-se, em abono da verdade, que estes simpósios, organizados de dois em dois anos, já adquiriram um merecido lugar de destaque no calendário académico nacional. A provar está esta edição, que contou com a apresentação de dezoito comunicações, estando entre os seus participantes os melhores especialistas nacionais na matéria.

Há que destacar ainda³, a oportunidade que esta Academia dá aos jovens investigadores de apresentarem os seus primeiros trabalhos em público. Isto demonstra, por um lado, o dinamismo da Instituição, provando que se vai adaptando aos novos tempos e, por outro, que se quer reinventar a si própria, tendo o futuro como horizonte.

Outro factor de não somenos importância foi o convívio científico, os debates entre a assistência, a troca de opiniões, no auditório, ou nos corredores, o que é de salutar. Encontros científicos desta índole, podem ser profícuos deste ponto de vista (troca de ideias), permitindo o desbravar de novos caminhos, pois sabemos – e há que sublinhar esse facto, neste ano internacional da Física – que desde meados do século XVII, com o despontar da Revolução Científica e a emergência de um novo paradigma: o advento racionalismo cartesiano e de um novo método científico por Francis

² “Os Descobrimientos Portugueses. A Invenção do Mundo e a sua Representação”, *Reflexos sobre História e Cultura Portuguesa*, Coordenação de Maria Emília Cordeiro Ferreira, Lisboa, Instituto Português de Ensino à Distância, 1985, pp. 51-74, p. 51.

³ Como fora referido pelo confrade João Abel da Fonseca, numa das sessões a que presidiu.

Bacon, a matematização do real por Galileu, os avanços do cálculo infinitesimal por parte de Leibniz e Newton, e em seguida a descoberta das leis da gravidade por este último, que a ciência nasce do diálogo, da troca de informação, do salutar confronto de ideias que leva, por sua vez, a novas concepções científicas, a novas leituras do mundo e a novas “construções de mundos”. Construções de mundos naquele sentido apontado por Nelson Goodman, que afirma que o nosso conhecimento é baseado na construção de mundos, que podem ser entendidos como um só⁴.

Este “Simpósio” teve logo na sua conferência de abertura uma magistral lição do Sr. Professor Pedro Dias, da Universidade de Coimbra, que fez uma introdução clara sobre o papel que os portugueses tiveram no Oriente e, sobretudo, foi referindo minuciosamente de que forma se ergueram durante o consulado do 1º Vice-Rei da Índia as fortalezas militares-comerciais, quer ao longo da costa *Suali*, quer à entrada do Golfo Pérsico, quer na costa do Malabar. Ficamos, pois, elucidados quanto ao papel e importância desses pontos costeiros, que se completavam com um poder naval que destruía as esquadras inimigas em alto mar ou próximo da costa, impedindo-as de perturbar o domínio português sobre as fontes de escoamento das tão apetecidas especiarias, que drenavam os prósperos mercados de uma Europa em processo de recuperação demográfica e em plena expansão económica e política.

Como já referido anteriormente, foram apresentados dezoito trabalhos. Dezoito trabalhos que foram divididos por três temas. No primeiro tema, subordinado ao título: “**D. Francisco de Almeida: o Homem e o Rei**”, tentou-se fazer uma abordagem à carreira política e militar deste elemento da alta nobreza de princípios do século XVI. Assunto pertinente, na medida em que se torna necessário entender as facetas dum percurso militar e político invulgar, posto ao serviço do Império Português que, com poucos recursos humanos e materiais, mas com capacidade tecnológica, iria assentar arraiais em terras e mares do Índico naquele início do século XVI, e por ali se manteria nos quinhentos anos seguintes.

Neste tema, fizeram-se quatro comunicações. A primeira, da autoria do Sr. Professor Aurélio de Oliveira, da Universidade do Porto, com o título “D. Francisco de Almeida: uma resposta estratégica às construções territoriais e continentais”, focou os vários conhecimentos do Vice-Rei, como desenvolvimento diplomata, homem sabedor de assuntos navais e líder militar, que pôs em acção uma estratégia que visava o controlo de pontos-chave do oceano Índico. Por outras palavras, D. Francisco de Almeida atacou e controlou os pontos de saída dos produtos mais procurados no mercado europeu, aí estabelecendo guarnições militares para permitir o comércio aos intermediários lusos, e europeus no geral.

Seguiu-se a comunicação do Sr. Professor Joaquim Candeias da Silva, um biógrafo de D. Francisco de Almeida, com provas dadas, que prendeu a assistência com a sua intervenção, salientando a existência de uma viragem e de um novo ciclo nos Descobrimentos por volta de 1505. Viragem essa que teria tido implicações

⁴ Nelson Goodman, *Modos de Fazer Mundos*, Porto, Edições Asa, 1995, p. 38.

profundas a curto e médio prazo, para a Europa, para os poderes no Índico e até para as “economias-Mundo” nascentes.

“A Gloriosa Batalha ... E A Inglória Refrega”, assunto tratado pelo Sr. Coronel Valdez, membro emérito desta Academia, relacionou o desaparecimento em batalha de D. Lourenço de Almeida e a posterior vingança que o seu pai lhe fez, na gloriosa Batalha Naval de Diu, derrotando os Rumos. Por fim a dramática morte do grande chefe militar, D. Francisco de Almeida, numa escaramuça no sul de África às mãos dos povos locais.

O nosso confrade João Abel da Fonseca trouxe-nos um tema relacionado com um relato de “Ludovico de Warthema – Cavaleiro pela mão de D. Francisco de Almeida”. A obra deste humanista, uma fonte a não desvalorizar para estudar a presença portuguesa na Ásia, que saiu do prelo, em Roma, a 6 de Dezembro de 1510, tendo sido divulgada por toda a Europa, gozando de largo sucesso, o que é atestado pelas suas 39 reimpressões que deram a conhecer os feitos e as navegações portuguesas em terras orientais à elite culta europeia.

O primeiro tema do colóquio fechou, com uma apresentação da Dra. Maria da Glória Paula: “O massacre de D. Francisco de Almeida na Terra dos cafres. Textos e imagens na construção de uma lenda da cafraria”. Esteve em análise, a representação feita na crónica e noutros testemunhos escritos coevos, da morte do 1.º Vice-rei português. A Dr.ª Glória desmontando os relatos que se fizeram sobre o falecimento de D. Francisco de Almeida e a sua morte pelos povos Koi, revelou de que forma se construíram, daí em diante, estereótipos relativos aos africanos. Um paradigma que permanecerá inalterável durante centenas de anos, representando o africano, ora como selvagem e demoníaco, ora como inferior e sub-humano.

No segundo dia de trabalhos, o tema abordado foi o “Estado Moderno e a sua Projecção no Índico”. Num momento em que nalgumas zonas do globo se assiste a uma crise do Estado, enquanto garante da ordem, dos direitos fundamentais, deveres e garantias dos seus cidadãos, este não podia ser um tema mais interessante e pertinente de abordar, pois na feliz expressão do Professor Jorge Borges de Macedo, em 1505, com a fundação do “Estado Português da Índia”, a Europa exporta pela primeira vez poder organizado.

A primeira comunicação foi da autoria do Dr. Rui Miguel da Costa Pinto, com o título “O Imperfeito D. Francisco Garcia”, religioso jesuíta nascido em 1580, e que é escolhido em 1633 para coadjuvar, sendo seu sucessor, o Arcebispo de Cranganor. Sucedem-se os conflitos de poder e os conflitos de competências entre o Arcebispo e o seu Arcediago, envolvendo a Cúria Romana, o Apostolado Português do Oriente e o Estado Português da Índia.

Conflitos pessoais e de poder, também foram uma constante na vida de Duarte de Lemos. O Professor Vítor Gaspar Rodrigues dissertou sobre “O Percurso militar de Duarte de Lemos, um dos “fundadores” do “Estado da Índia”, que serviu sob as ordens de Afonso de Albuquerque, mas que veio a opor-se aos seus desígnios imperialistas.

O Dr. Filipe Carmo Francisco revelou a permanência da memória (e de que forma ela se reproduziu) de D. Francisco de Almeida entre os seus descendentes ao longo dos séculos XVII e XVIII. Essa apropriação da memória foi feita em textos impressos que glorificavam, e afirmavam, os laços de parentesco a de um dos ramos colaterais dos descendentes do Vice-Rei.

“As comunicações Navais no tempo de D. Francisco de Almeida” foi o assunto escolhido pelo confrade José Luís Pereira Gonçalves, que partiu de uma teoria da comunicação para explicar o Regimento que D. Francisco de Almeida levou para a Índia sob o ponto e vista das comunicações. Estudos como este, demonstram que o historiador leva consigo para a sua análise e interpretação dos factos, o seu tempo, o tempo em que vive, a sua linguagem e conceitos, isto é, a forma como abordamos o passado depende das nossas vivências, das questões e das perguntas que fizemos que, por sua vez, se inserem no tempo presente. Como deixou escrito Paul Ricoeur, nós fazemos história e fazemos parte da história porque somos históricos⁵.

A Professora Ana Paula Avelar fez uma comunicação com o título “Em busca do ‘herói’. D. Francisco de Almeida e seu filho D. Lourenço nas crónicas Quinhentistas da Expansão”. Profunda conhecedora das fontes impressas da época, como Fernão Lopes de Castanheda ou Gaspar Correia, esta docente da Universidade Aberta, interrogou os textos em busca dos traços biográficos de D. Francisco de Almeida e de seu filho D. Lourenço.

O Professor José Eduardo Franco debruçou-se sobre o percurso e a obra do Pe Fernão Oliveira, religioso dominicano e Humanista erudito. Este religioso deixou inédita uma história de Portugal, que terá sido escrita para combater a União Dinástica com Espanha, que despontava por alturas do seu falecimento. O Professor Eduardo Franco veio-nos testemunhar a veia crítica deste Padre, conhecedor da cultura clássica e da marinharia, mas também um espírito patriótico, dispendo de um pensamento que caminhava muito à frente da sua época.

A segunda sessão de trabalhos terminou com duas alocações: uma sobre o investimento financeiro na esquadra do 1º Vice-Rei Português da Índia, no qual se enumeraram alguns aspectos económicos e financeiros que rodearem a expedição; a outra alocação, a cargo do confrade Silva Carrelhas, problematizou a técnica de construção de navios em meados os século XVI, dimensões de calados, boca, aparelhamento, e arquitectura de construção.

O terceiro e último tema: “Estratégia e Poder Naval”, compôs-se de quatro comunicações. Iniciou-se com o Dr. Fernando Cabral Martins de Almeida que enumerou os condicionalismos estratégicos do primeiro Império Europeu no Oriente. Sublinhando que a implantação dos portugueses no Índico concretizou-se pela força das armas e pela superioridade naval e militar em relação a alguns dos povos locais.

⁵ Paul Ricoeur, *La Mémoire, L'Histoire, L'Oubli*, Editions du Seuil, 2000, p. 374.

Com base no perfil psicológico de duas das figuras emblemáticas do Império Português, D. Francisco de Almeida e D. Afonso de Albuquerque, e assente numa leitura *sergiana* da cultura e da história portuguesa, os Professores António e Maria Celeste Moniz, reexaminaram o papel, os sucessos e insucessos, as estratégias diplomático-militares, destes dois “heróis” da nacionalidade.

Entre os construtores do Império Português na Ásia, e que utilizaram a pena e a espada em simultâneo, encontram-se alguns dos autores mais significativos da cultura humanista e renascentista do século XVI. D. João de Castro e Duarte Pacheco Pereira serão, certamente, os mais conhecidos, mas não são os únicos a utilizar esses dois instrumentos, um da escrita outro da guerra. Diogo de Sá, matemático, jurista, teólogo, é outro desses vultos. O Professor Augusto Mourão e a Dr.^a Cristina Costa Gomes estudaram o seu percurso e apresentaram neste Simpósio duas perspectivas de abordagem do primeiro livro de um tratado que o *humanista* português deixou escrito: *De Navigatione Libri Tres*, intitulando a sua comunicação “*Res et verbum, acerca da navegação de Diogo de Sá*”.

A última comunicação ficou a cargo do Professor Luís Filipe Thomaz, especialista de renome internacional no que diz respeito à história e cultura do Oriente e à presença portuguesa nesses lugares, que nos brindou com um estudo sobre “Gaspar da Gama ou da Índia”, um cristão-novo que andou próximo da Corte e do poder, tendo sugerido inclusive formas da Coroa portuguesa actuar no Oriente. Partido deste percurso biográfico, o Professor Luís Filipe Thomaz problematizou as estratégias que estiveram em jogo, enumerou grupos e facções que tinham diferentes concepções quanto ao domínio português no Oriente.

Encerrou o IX Simpósio de História Marítima, organizado pela Academia de Marinha, a comunicação, elucidativa, proferida pelo Dr. José Manuel Garcia, que retratou a vida de D. Francisco de Almeida e o tempo em que viveu.

Teve este encontro científico por tema a figura, a vida e obra Francisco de Almeida, o fundador do Estado Português da Índia, 1.^o Vice-Rei português. Portugal criava, dessa forma, raízes na Ásia, um local que os europeus procuravam atingir, por mar ou terra, para comerciar. Passados cinco séculos, o mundo ainda centra os seus olhos nessa parte do Globo. Ontem como hoje, um cadinho de gentes e povos, de culturas e tradições, religiões e confissões. Ontem como hoje, a riqueza estratégica e os problemas político-militares⁶.

A comunidade internacional centra a sua atenção em dois grandes poderes emergentes, a China e a Índia, colossos económicos e demográficos, locais de nascimento de duas grandes civilizações milenares; a comunidade internacional olha com apreensão para o perigo de desmoronamento do Estado Indonésio, assolado

⁶ Zona de grande importância em face do seu valor económico, as relações de poder na Ásia estão regidas por princípios que nascem dos contextos estratégicos e das tensões que tendem a incrementar-se ao arripio de convenções e tratados. Veja-se: Valérie Niquet, “Les grands enjeux stratégiques en Asie”, *Defense nationale et Sécurité Collective*, Paris, Janvier, 2006, pp. 5-14.

por conflitos internos, por crises económicas e catástrofes naturais. Teme-se ainda a vinda da Ásia de uma nova pandemia que cause milhares de mortes. As preocupações estendem-se à nuclearização da península da Coreia; ao desenvolvimento de armas nucleares no Irão; aos dois irmãos desavindos, Índia e Paquistão, lutando pelo controlo de Cachemira; preocupações que são extensíveis à Ásia Central, e a luta que ali se trava pela posse de recursos naturais, na tensão permanente no Golfo Pérsico e na disseminação do “terrorismo global” no Sudoeste asiático.

Porém, como há quinhentos anos, é preciso lembrar, esta é uma região com grandes capacidades de crescimento económico, em rápido progresso tecnológico, como são bem patentes os exemplos do Japão, da Coreia do Sul, da Índia e sobretudo da China. Temos, desta forma, uma mistura que se estende no tempo, entre conflito, riqueza e diversidade humana.

Passando agora às conclusões deste Simpósio, que foi sobre uma figura histórica, é bem verdade, sabemos pelo filósofo Hans Gadamer, que o conhecimento histórico não conduz, necessariamente, à dissolução da tradição na qual vivemos; ele pode também enriquecer essa tradição, confirmá-la ou modificá-la, em suma, contribuir para a descoberta da nossa própria identidade, o que é demonstrado pela historiografia das diversas nações⁷.

Em particular, e no que diz respeito a este Simpósio, tornou-se patente que se avançou no estudo e conhecimento de uma figura tão “rica” como D. Francisco de Almeida. Apresentaram-se documentos inéditos, como foi o caso do Professor Luís Thomaz, para sustentar a análise da política portuguesa de quinhentos em relação ao Oriente; apresentaram-se novas interpretações para figuras humanistas como Diogo de Sá e Fernão de Oliveira, contemporâneos do Vice-rei; interpretou-se de forma inédita a morte numa refrega, deste figura; fizeram-se, do ponto de vista cultura, análises para interpretar os “heróis” quinhentistas. Terá sido tudo dito sobre D. Francisco de Almeida e o início da presença portuguesa no Oriente? Pensamos que ainda não, mas isso é inerente à natureza humana: saber-se inventar a si própria, colocar questões ao passado, interpretar esse passado em função dos problemas e vivências contemporâneas. A História, como assinalou nos seus livros o historiador Lucien Febvre, tem início e termina com um problema. A História exige esse questionamento permanente, não podendo o historiador ficar “simplesmente” por aquilo que está registado na documentação; o historiador tem de saber ler os silêncios e buscar o que está ausente do documento. Em resumo, este IX Simpósio de História Marítima, organizado pela Academia de Marinha, trouxe-nos muitas novidades, mas é de referir, também, que muitas questões ficaram por responder. Do nosso ponto de vista, não poderia ser de outra forma. Nunca é possível tratar exhaustivamente um assunto, como aquele que se nos deparou durante este encontro: a época, a vida e obra do 1.º Vice-Rei Português.

⁷ Hans-George Gadamer, *O Problema da Consciência Histórica*, V. N. de Gaia, 1998, p. 12.

CONFERÊNCIA DE ENCERRAMENTO

A HERANÇA DE D. MANUEL E DE D. FRANCISCO DE ALMEIDA: A FUNDAÇÃO DO “ESTADO DA ÍNDIA”, ENTRE O COMÉRCIO E A ASPIRAÇÃO IMPERIAL

Doutor José Manuel Garcia

O acto fundador de uma entidade que seria conhecida pela designação de “Estado da Índia” data de 27 de Fevereiro de 1505, pois foi nesse dia que D. Manuel passou a “carta de poder” em que nomeou D. Francisco de Almeida seu vice-rei no Oriente¹. Nesse acto, que é aqui visto em termos simbólicos, não se regista a indicação da concessão de tal título mas deduz-se que ele foi então concedido oralmente pelo rei para que fosse usado em Cananor, pois de outra forma não se poderia explicar que D. Francisco de Almeida o tivesse feito a partir de Outubro de 1505.

A evocação que fazemos em 2005 dos quinhentos anos da criação desse “Estado da Índia” constitui uma oportunidade para avivar a memória e reflectir sobre o contexto em que surgiu essa realidade complexa, cujo impacto marcou na longa duração e de forma indelével o passado e o presente de Portugal e de muitos países da Ásia e da África Oriental, tal como continuará a marcar no futuro. Estamos perante circunstâncias de grande importância histórica que apesar dessa evidência não foram infelizmente consideradas pelos actuais detentores do poder em Portugal, que na sua insciência não revelaram preocupação em comemorar a efeméride aqui em causa². No limite das suas possibilidades salvaram a honra da nossa Cultura a Academia de Marinha, com a presente iniciativa, e a Câmara Municipal de Abrantes, que também realizou iniciativas comemorativas do acontecimento aqui lembrado³.

¹ Torre do Tombo, Gaveta 14-3-14 publicada por Joaquim Candeias Silva, *O fundador do “Estado Português da Índia”*: D. Francisco de Almeida, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses/Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996, pp. 260-261.

² De assinalar a título de exemplo do que afirmamos que mesmo uma sóbria exposição a realizar na Torre do Tombo sobre *A fundação do “Estado da Índia”*; Diogo do Couto e *a História do Oriente*, que ainda esteve prevista e aprovada acabou por ser cancelada.

³ Das realizações levadas a cabo por esta instituição destacamos um colóquio de 9 de Julho de 2005 subordinado ao tema *500 anos da fundação do Estado Português da Índia*, cujas actas estão no prelo. Aí apresentámos uma comunicação intitulada “As aras da profecia e a fundação do “Estado da Índia” por D. Manuel e D. Francisco de Almeida”.

Actualmente estamos longe de condicionalismos e contingências políticas de algumas décadas atrás pelo que podemos perspectivar de forma inovadora e aberta qual o sentido que teve o “Estado da Índia” nos séculos XVI e XVII⁴. Ao abordarmos o sentido desta expressão de uma forma consentânea com uma atitude crítica devemos consciencializar-nos que esse “Estado” teve uma acepção diferente da que assume actualmente tal conceito, na medida em que através da sua utilização os Portugueses daquele tempo queriam significar uma representação do poder de interferência que tinham num complexo mercantil com o domínio de múltiplos mas reduzidos territórios descontínuos que se situavam entre o cabo da Boa Esperança e a China⁵.

A criação do “Estado da Índia” deve-se a D. Manuel, personalidade cuja importância na História Universal tem sido menosprezada, devido em grande parte a um lamentável desconhecimento do facto de ter sido ele o primeiro monarca a possuir capacidade de intervir política e economicamente a nível mundial. Com efeito muitas das suas determinações estiveram pautadas por uma ambiciosa intervenção expansionista que se estendeu desde áreas ocidentais atlânticas, quer fossem vizinhas da Europa, como Marrocos, ou afastadas, como o Brasil e a Terra Nova, ou da África Ocidental, como a Guiné, a Mina e Angola; até áreas orientais, que abarcavam regiões tão díspares como são as que estão banhadas pelo Índico e o Pacífico, onde se fez sentir a acção do “Estado da Índia”, desde Moçambique e a Etiópia até à China e às Molucas, passando pelo mar Vermelho, o golfo Pérsico, a Índia, Ceilão e o Sudeste Asiático.

Numa altura em que nos consciencializamos do fenómeno da globalização, fruto das dinâmicas resultantes de novas e avançadas tecnologias, é importante considerar os contributos que os Portugueses do tempo de D. Manuel deram para a génese embrionária desse fenómeno ao iniciarem as ligações regulares entre múltiplas partes do Mundo, sendo de realçar que os nossos antepassados estiveram condicionados por tremendas restrições de uma época com meios limitados,

⁴ É de assinalar a edição de um volume organizado e introduzido por Alexandre Lobato intitulado, *Fundação do Estado da Índia em 1505: livro comemorativo*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1955 quando passavam os 450 anos de tal fundação, estando tal obra marcada pela política da altura que defendia a manutenção do então Estado Português da Índia, que seria invadido em Dezembro de 1961 pela União Indiana. Estava-se perante uma realidade contemporânea, ainda que fosse obviamente descendente do “Estado” quinhentista, mas que pelas suas características dele naturalmente divergia, fruto das transformações que resultavam da evolução dos tempos, tema que não importa agora aprofundar.

⁵ Sobre esta matéria vejam-se nomeadamente Luís Filipe Thomaz, “*Estrutura política e administrativa do Estado da Índia no século XVI*”, in II Seminário Internacional de História Indo Portuguesa, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985, p. 515-540 e António Vasconcelos de Saldanha, em *Iustum Imperium: Dos Tratados como Fundamento do Império dos Portugueses no Oriente. Estudo de História do Direito Internacional e do Direito Português*, Lisboa, Instituto Português do Oriente/Fundação Oriente, 1997.

na qual o esforço e a vontade dos homens eram particularmente decisivas nas realizações que levavam a cabo.

D. Manuel foi um governante que utilizou o seu poder para fazer de Portugal um Estado Moderno, na sequência da política anteriormente iniciada por D. João II, tendo-o administrado com a eficácia possível, conciliando princípios tradicionais com novas regras e melhoramentos inerentes a uma centralização reformista, característica do Renascimento. A actuação deste rei pautou-se por uma orientação em grande parte virada para as actividades realizadas além mar, pois verificou-se que era daí que lhe podiam advir e vieram os mais elevados rendimentos. Foi nesse sentido que D. Manuel actuou, tendo-se para o efeito mantido sabiamente neutral perante conflitos estéreis que afectavam os países da Europa do seu tempo, concentrando-se numa política expansionista virada para o Mundo, a qual se efectivou através do estabelecimento de relações com regiões da América, da África e da Ásia.

O acontecimento mais importante do reinado de D. Manuel foi o descobrimento do caminho marítimo para a Índia por Vasco da Gama, tendo sido na sequência da recolha dos dados resultantes dessa viagem que se começaram a traçar planos visando a hegemonia de Portugal nos meandros da intrincada geoestratégia económica e política do Índico, enfrentando os interesses de muçulmanos que até então os haviam dominado e procurando concomitantemente alcançar a supremacia da Cristandade sobre o Islão.

Quando D. Manuel decidiu mandar realizar a viagem que iniciou a ligação directa e regular entre a Europa e a Índia por via marítima demonstrou compreender a dinâmica de um processo histórico iniciado pelo infante D. Henrique que ele não quis atrasar, revelando assim uma atitude ousada que contrastava com pareceres de conselheiros mais timoratos e menos empreendedores. Graças aos Descobrimentos os Portugueses assumiram assim o papel na História Universal que consistiu em superar as ancestrais dificuldades existentes dos contactos directos entre o Ocidente e o Oriente, as quais eram em parte suscitadas pelo medo do desconhecido e sobretudo pela interposição medieval de uma barreira islâmica. Foi no sentido de encontrar uma solução para este último problema que foi criada a rota alternativa à do Levante que passava pela inovadora e arriscada navegação da “carreira da Índia”, que ligou pela rota do cabo da Boa Esperança as terras e as gentes que marginavam os oceanos Atlântico e Índico.

Com as viagens regulares entre a Europa e a Ásia que se sucederam à abertura da era gâmica a realidade da Índia tornou-se familiar aos Portugueses, a tal ponto que aí criaram um “Estado” com esse nome, o qual foi visto como uma emanação do Estado português, tendo Goa como capital, qual outra Lisboa, que chegou a ter o sonho de ser um centro imperial e cristão que ascendesse à dignidade de uma grandiosa “Roma do Oriente”.

O sucesso da viagem que entre 1497 e 1499 iniciou uma nova fase nas relações entre o Ocidente e o Oriente foi divulgada por D. Manuel interna e externamente

através de cartas enviadas para os concelhos do País e personalidades eminentes no estrangeiro⁶. Dessas missivas as primeiras datam de 11 de Julho de 1499 e destinavam-se às principais povoações do reino, seguindo-se-lhe logo a 12 de Julho uma aos Reis Católicos. Posteriormente D. Manuel remeteu cartas em 26 de Agosto de 1499, ao imperador Maximiliano, e em 28 de Agosto, ao cardeal Alpedrinha, D. Jorge da Costa, que estava em Roma, sendo esta última a mais extensa deste conjunto epistolográfico e aquela em que utilizou em português a sua nova titulação: “*Dom Manuel per graça de Deus rei de Portugal e do Algarve, de aquém e de além mar em África, senhor de Guiné, da conquista, da navegação e comércio, de Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia*”. Estas expressões haviam sido registada pela primeira vez em latim, dois dias antes, na referida carta ao imperador Maximiliano, sob a forma: “*Emanuel eadem gratia rex Portugallie et Algarbiorum citra et ultra mare in Africa dominusque Guinee et conquiste navigationis ac commertii Ethiopie, Arabie, Persie atque Indie*”. D. Manuel terá pensado que o seu primo Maximiliano deveria ser a pessoa mais indicada para anunciar os novos títulos que decidira juntar aos que já possuía⁷. O monarca do Estado mais ocidental da Cristandade decidia assim apresentar-se de uma forma original e reveladora de quão grandes eram as suas ambições, sobretudo no plano económico, sem deixar de expressar através do recurso da palavra “conquista” uma vaga concepção imperial de domínios de âmbito ultramarino.

Nos inícios do século XVI chegaram a ser discutidas nos círculos do poder régio concepções imperiais, tendo algumas personalidades próximas de D. Manuel defendido que ele se deveria proclamar imperador. Valentim Fernandes foi o primeiro a explicitar publicamente tal atitude quando em 1502, no prólogo da sua edição portuguesa do *Marco Paulo* dedicada àquele rei, escrevia que: “me deixe chegar ao tempo que possa ver a vossa poderosa senhoria acrescentar com título imperial de toda a monarquia”⁸.

A possibilidade de D. Manuel assumir o título de imperador estava a ser equacionada em 1505 na altura em que se fundou o “Estado da Índia”, pois foi precisamente o seu primeiro vice-rei quem mais a referiu. Com efeito D. Francisco de Almeida ao escrever um aditamento à carta que enviou a D. Manuel de Cochim em 16 de Dezembro de 1505 referiu aos fundamentos do “porque me parece que vossa alteza devia trabalhar por se chamar *Emperador das Indias*”, acrescentando mais à frente “que nunca vi cousa mais justa nem melhor ganhada do que será vossa alteza tomar o título”. Em passagem anterior dessa mesma missiva registou

⁶ Sobre este assunto cf. José Manuel Garcia, *A viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 589-601.

⁷ Sobre este assunto cf. José Manuel Garcia, “A carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o descobrimento do caminho marítimo para a Índia”, *Oceanos*, Lisboa, nº 16, Dezembro, 1993, pp. 28-32.

⁸ *Marco Paulo*, edição de Francisco Maria Esteves Pereira, Lisboa, Biblioteca Nacional de Lisboa, 1922, f. Aij v.

até a convicção de “que em meu tempo sereis imperador deste mundo de cá, que é muito maior que o de lá”⁹. Dois anos depois de ter escrito esta carta, D. Francisco de Almeida voltou a insistir na ideia da adopção do título imperial na carta que escreveu a D. Manuel ao largo de Calecut entre 7 e 15 de Dezembro de 1507, tentando afastar hesitações do rei e recomendando-lhe peremptoriamente que: “não ponha vossa alteza em muitos conselhos chamardes-vos imperador, pois que nunca príncipe teve tanta justiça para o ser”¹⁰.

A circunstância de ter sido D. Francisco de Almeida quem mais enfatizou a adopção do título imperial por D. Manuel contrasta com a atitude do seu sucessor no governo do “Estado da Índia”, pois na numerosa correspondência de Afonso de Albuquerque, um dirigente que foi o executor pragmático e mais ambicioso da ideologia imperialista de D. Manuel, não se regista a possibilidade de elevar D. Manuel ao estatuto de imperador.

É no âmbito das ideias atrás expressas que também se situa a dedicatória feita há quinhentos anos por Duarte Pacheco Pereira ao “nosso César Manuel” do seu *Esmeraldo de situ orbis*, que começou a escrever em 1505. Tal expressão revelava a visão imperial do rei que tinha aquele cosmógrafo e herói, chegado nesse mesmo ano a Portugal vindo da Índia, onde realizara façanhas muito propagandeadas na defesa de Cochim¹¹.

Quanto a Duarte de Galvão, um dos mais ambiciosos ideólogos da política de D. Manuel e amigo de Afonso de Albuquerque, ainda que não tendo utilizado a noção imperial de forma explícita não deixou de evocar a protecção divina ao seu ambicioso governo, como refere igualmente em 1505 no prólogo da sua *Crónica de D. Afonso Henriques* ao escrever:

“(…) assim fosse singular antre os outros príncipes, nessa parte e em outras seu louvor, remunerando-lhes nisso seus grandes merecimentos, como hoje em dia faz pera vossa real pessoa, segundo se grandemente manifesta no grande louvor e não menos mistério de vossas mui louvadas e excelentes obras, as quais bem consideradas concluem e claramente mostram, não menos que vosso divino nome, ser Deus conosco e com o bem destes reinos, mais que

⁹ Torre do Tombo, Gaveta XX-10-33 cf. as passagens citadas na obra de Joaquim Candeias Silva, *O fundador do “Estado Português da Índia”: D. Francisco de Almeida*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses/Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996, respectivamente p. 317 e 311.

¹⁰ Torre do Tombo, Fragmentos, Cx. 4, M.º 1, n.º 67, cujo texto foi publicado por António Dias Farinha, “A dupla conquista de Ormuz por Afonso de Albuquerque”, *Studia*, 48, Lisboa, 1989, p. 465 e Joaquim Candeias Silva, *O fundador do “Estado Português da Índia”: D. Francisco de Almeida*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses/Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996, p. 343.

¹¹ *Esmeraldo de situ orbis*, edição de Joaquim Barradas de Carvalho, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991, p. 176.

dantes, dando-vos neles, pera o diante, como fruto mostrado e prometido no grande esforço de vossos antecessores”¹².

Os grandes benefícios económicos alcançados por Portugal no comércio oriental durante os primeiros anos do século XVI decidiram D. Manuel a dar continuidade à decisão de enviar anualmente armadas com destino à Índia. Tal empreendimento era muito lucrativo mas também exigia fortes investimentos e meios que garantissem a sua melhor exequibilidade. Perante este panorama D. Manuel tomou em 1505 a arrojada resolução de criar uma entidade que se viria a desenvolver e ficar conhecida por “Estado da Índia”. A decisão de instituir tal poder na Índia tinha em vista assegurar aí respostas adequadas aos problemas que surgissem, de forma a adoptarem-se as medidas mais eficazes e prontas para enfrentar questões militares, políticas e económicas com que os Portugueses se deparassem no Índico, as quais passavam em grande parte pela animosidade revelada da parte de muçulmanos e seus aliados depois de terem visto afectados os seus interesses.

A carta que Qansawh al-Ghawri, o “sultão da Babilónia” (Cairo), enviou ao Papa em 12 de Setembro de 1503 através de Frei Mauro, um espanhol que era guardião do mosteiro do monte Sião em Jerusalém¹³, reflecte as dificuldades crescentes que estavam então a passar os comerciantes islâmicos que praticavam a rota do Levante. O referido frade recebera a incumbência de pedir ao Papa para que intercedesse junto do rei de Portugal no sentido de que este mandasse os seus súbditos parar as investidas contra os navios islâmicos no Índico, o que lhe estava a afectar de forma dramática os rendimentos que obtinha com o tráfico oriental. Como reacção à crise económica que o estava a afectar o sultão chegou a ameaçar que mandaria destruir os lugares santos de Jerusalém, caso os ataques em causa não acabassem. Em resultado do debate que então decorreu em Roma sobre este assunto o Papa Júlio II enviou a D. Manuel o breve *Venit nuper*, datado de 26 de Agosto de 1504¹⁴, e uma cópia da referida carta¹⁵.

¹² Citamos da edição de Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995, p. 3.

¹³ Não do monte Sinai, como por vezes se escreveu.

¹⁴ Torre do Tombo, maço 36 de bulas, n.º 27, tendo o seu texto sido publicado em *Corpo diplomático português*, volume I, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1862, p. 43 e resumido em *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal (...)*, volume X, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1866, p. 138.

¹⁵ O traslado em latim da referida carta encontra-se na Torre do Tombo, Corpo cronológico, III-26-19, tendo o seu texto sido publicado por Costa Brochado em “Ainda a cruzada del rei D. Manuel I”, *Portugal em África*, 2.ª série, III, Lisboa, 1946, p. 292-297. Desta carta há versões manuscritas portuguesas do século XVI que acompanham a carta com a resposta de D. Manuel na Biblioteca Nacional de Lisboa, ALC 475, f. 151-153 e na Biblioteca da Ajuda, 50-V-21, f. 95v.-104, as quais não foram referidas no artigo citado.

A missão de Frei Mauro teve impacto imediato em Portugal, como o referiu João de Barros:

“Da vinda do qual religioso a Roma el-rei Dom Manuel foi logo avisado per pessoas que lá faziam seus negócios, de que teve muito prazer, sabendo que o Soldão começava já sentir as armadas que ele enviava à Índia, as quais, sem terem feito assento nela, somente de passagem, lhe faziam tanto dano que se queixava dele.

E porque este recado lhe veio quase na fim de Outubro do ano de quatro e no seguinte tinha ordenado de mandar uma grossa armada à Índia, com capitão geral que lá residisse, tanto o demoveram estes queixumes do Soldão, que dobrou a armada que fazia, e com mais diligência mandou dar despacho às naus (...)”¹⁶.

Através destas expressões João de Barros revelou de forma bem esclarecedora que foi a acção desencadeada pela embaixada de Frei Mauro que teve reflexo no pronto reforço da constituição da armada comandada por D. Francisco de Almeida e na decisão de constituir o “Estado da Índia”, o qual está subjacente à nomeação de um vice-rei.

A resposta de D. Manuel à ameaça do sultão do Cairo passou não apenas no desejo de aumentar a sua ofensiva anti islâmica no Índico, através do aumento das forças portuguesas na área, mas também de promover a organização de uma ambiciosa cruzada para conquistar Jerusalém¹⁷.

As diligências do sultão foram conhecidas em Portugal numa altura em que o país vivia entusiasmado com os desígnios asiáticos, facto que está espelhado na oração de abertura da Universidade de Lisboa que em 18 de Outubro de 1504 foi proferida em latim por D. Pedro de Meneses perante D. Manuel e numerosa assistência, tendo depois sido impressa talvez por Valentim Fernandes cerca de 1513¹⁸. Nessa ocasião aquele jovem de 17 anos, discípulo de Cataldo Sículo e certamente por ele inspirado, declarou ter falado “como orador e não como historiador (*histo-*

¹⁶ *Ásia de João de Barros*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1932, década I, livro 8, capítulo 2, pp. 292-293.

¹⁷ Este assunto foi analisado por Costa Brochado, “A espiritualidade dos descobrimentos e conquistas dos portugueses”, *Brotéria*, 40, Lisboa, 1945, p. 30-42; idem, “Ainda a cruzada del rei D. Manuel I”, *Portugal em África*, 2.ª série, III, Lisboa, 1946, p. 292-297 e sobretudo Charles-Martial Witte, “Un project portugais de reconquête de la Terre-Sainte (1505-1507)”, in *Congresso internacional de história dos descobrimentos*, Actas. volume V, parte I, Lisboa, 1961, p. 419-449 e Luís Filipe F. T. Thomaz, “L’idée impériale manuéline”, in *La découverte, le Portugal et l’Europe. Actes du colloque Paris, les 26, 27 et 28 mai 1988*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1990, p. 35-103.

¹⁸ Esta obra foi reeditada com tradução portuguesa de Miguel Pinto de Meneses e uma introdução de A. Moreira de Sá em *Oração proferida no Estudo Geral de Lisboa: (Oratio Habita ... In Scholis Ulyxbonae)* / D. Pedro de Meneses, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1964.

ricus)”, na expectativa de que “outros escreverão muito mais copiosa e largamente do que nós, e sem a paixão do amor pátrio”, evocando o rei como “pai e um segundo Deus na terra”¹⁹. Desse documento importa relevar para o nosso propósito as afirmações de que:

“(…) Não só aumentastes e melhorastes de modo admirável quanto recebestes de vossos maiores, mas ainda juntastes com o vosso sagacíssimo engenho o Oriente ao Ocidente. Juntar o Oriente ao Ocidente é acrescentar ao vosso domínio a Pérsia, Fenícia, Síria, Arábia Feliz, Índia e a melhor parte da Ásia, e muitos lugares e ilhas antes desconhecidas, sem fazer injúria a ninguém, seguindo apenas o que é do direito das gentes, e, o que é melhor que tudo, trazendo à fé cristã inúmeros mortais de seitas vãs, porque o primeiro propósito de vossa alma é agradar a Deus.

E estes tão importantes negócios, esta tamanha organização de homens, frotas, armas, instrumentos e provisões não desviam o vosso espírito da África e das possessões que nela tendes, antes, consolidando e edificando tudo sob o vosso domínio, cada vez mais tudo conservais e ampliais.

Pareceis, realmente, o único eleito de Deus, Criador das coisas, para regerdes, governardes e manterdes três partes do mundo, isto é o orbe inteiro. Bem vos quadra o que a célebre rainha disse a Salomão: “São maiores a tua sabedoria e as tuas obras do que a fama que tenho ouvido. Bem-aventurados os teus homens e os teus servos, que gozam sempre da tua presença, e ouvem a tua sabedoria”. Assim digo agora de vós: sois maior nas virtudes e nas obras do que a fama o predirá.

Nunca os Portugueses preparam a guerra contra os cristãos nem desejam fazer-lhes danos com suas galés e galeões, nem equipam e guarnecem as frotas com homens levados à força como escravos e cativos, mas sim com homens livres, voluntários e muito bem remunerados. E trazem variadas mercadorias de grande preço, sobretudo o ouro que com tamanho afã transportam de vários lados, não só para utilidade e aumento de vossos reinos, mas também de toda a Europa e mais ainda”²⁰.

O tom triunfalista desta oração é elucidativo da atmosfera otimista que se gerara em torno de D. Manuel e está igualmente patente na oração de obediência que este mandou Diogo Pacheco proferir junto do Papa Júlio II, a qual foi lida em Roma a 4 de Junho de 1505 e aí impressa pela mesma altura. Aí encontra-se já claramente registada a intenção de D. Manuel realizar uma cruzada em resposta ao desafio do “sultão da Babilónia”, nomeadamente quando a certo passo da retórica deste discurso, marcado pela exaltação patriótica, o orador, depois de enumerar a

¹⁹ Idem, *ibidem*, p. 121.

²⁰ Idem, *ibidem*, p. 113 e 115.

epopeia dos sucessos alcançados na Índia, referiu que se estava numa fase propícia a uma ofensiva que levaria a que os cristãos pudessem esperar:

“que em breve seja abolida toda a perfídia e heresia maoméica, e que o santíssimo sepulcro de Cristo, que nos livrou do eterno cativeiro e é há tanto tempo (oh dor!) pisado e arruinado pelos cães, volte (desde que o astro Júlio continue a brilhar) à primitiva liberdade por uma espécie de longo pós-limínio, e deste modo a fé de Cristo se propague por todo o mundo. E isto mesmo o predisse o apóstolo João: que de repente se havia de dar a destruição da Babilónia sarracena. E para que isto mais facilmente possa acontecer, já estamos diligenciando e esperamos unir-nos ao muito importante e poderoso senhor dos cristãos (que os indígenas abexins vulgarmente chamam Preste João), mandando-lhe legados e oferecendo-lhe as maiores facilidades de contacto. Descobrimos também muitas outras coisas não menos admiráveis”²¹.

A formulação deste ambicioso projecto de cruzada idealizado por D. Manuel está também subjacente no conteúdo da carta em que se respondia às ameaças do “sultão da Babilónia” que enviou ao Papa datada de Lisboa, a 12 de Junho de 1505, pouco depois de ter recebido o já mencionado Frei Mauro, a qual foi impressa em latim em Lisboa por Valentim Fernandes para dessa forma ser mais amplamente difundido o teor altaneiro e orgulhoso da resposta combativa que nela D. Manuel dava ao sultão. Este volume de 4 fólios tem por título *Epistola serenissimi principis Hemanuelis pri/mi dei gratia Portugallie Regis excellentissimi. / Responsoria ad summum Romanum Pontificem. / Qua beatiudinem sua & in fidei hostes debellãdos. / sanctum que & sepulchrum armis ab eis vendicandum: / catholice & potissimum adhortatur*²² e foi a primeira das cartas de D. Manuel a ser impressa tendo em vista a promoção das realizações dos Portugueses além mar. Este tipo de trabalho era como que um complemento às orações de obediência aos Papas que vinham a ser impressas desde o reinado de D. João II. Desta carta conhecem-se também cópias manuscritas quinhentistas com o seu texto em português²³ e do

²¹ *Oração de obediência ao sumo pontífice Júlio II dita por Diogo Rebelo em 1505*, tradução de Miguel Pinto de Meneses, Lisboa, Inapa, 1988, p. 17-18. Versões portuguesas quinhentistas desta oração encontram-se em miscelâneas manuscritas da Biblioteca Nacional de Lisboa, ALC 475, f. 36 e da Biblioteca da Ajuda em 50-V-21, f. 105v.-111, que não foram citadas na referida reedição.

²² Cf. Francisco Leite de Faria, *Estudos bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época*, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977, n.º 122. Deste opúsculo fez-se uma edição fac-similada por Eugénio do Canto, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907 e outra, com “nota prévia” de Artur Anselmo, em Lisboa, Biblioteca Nacional, 1981.

²³ De entre tais cópias, acompanhadas da versão portuguesa da carta do sultão, podem ver-se as que se encontram na Biblioteca Nacional de Lisboa, ALC 475, f. 151-153 e na Biblioteca da Ajuda, 50-V-21, f. 95v.-104, estando esta última publicada no *Corpo diplomático português*, volume I, 1862, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1862, p. 48-53. Ao último texto manuscrito referido segue-se nos f. 105v.-111, uma versão portuguesa da oração de obediência de Diogo Pacheco de 1504.

seu texto salientamos as seguintes expressões em que se alude aos efeitos da acção dos Portugueses no Oriente:

“E além de se assim queixar de nós não se calou, queixando-se mais por demonstrar seu medo que justa querela que contra nós tivesse, segundo nos parece: queixa-se de nós, que nós em grande dano seu e de seu senhorio, e em detrimento inevitável de seu estado com nossa grande armada e com as nossas próprias gentes nós o conquistámos polo mar oceano até Índia, e até as partes de Ásia, o que nenhum dos reis passados, nem príncipe, nem gente de nenhuma terra foi até aqui conquistado nem navegado. E roga o i(ni)migo inumano a vossa santidade que ponha remédio desejado em todas estas cousas, porque se assim como ele pede não se fazer ameaça com sua grande soberba que não somente destruirá a miserável cidade de Jerusalém e o santíssimo sepulcro de nosso Redentor Jesu Cristo, mas ainda da perda dos mouros e das injúrias desta maneira tomará vingança, e promete que contra a república cristã moverá logo seus exércitos de guerra, e, etc.”²⁴.

Duarte Galvão terá sido o principal redactor desta carta, pois nela se apresentam algumas ideias semelhantes às que se encontram em outros textos que escreveu esta personalidade, que era dada a profecias e que de acordo com João de Barros teria feito em 1505 uma exortação aos homens que embarcaram na armada de D. Francisco de Almeida que seguiam para a Índia, tal como o fez depois em 1515, quando ele próprio foi como embaixador do rei ao Preste João. Vejamos a alusão que João de Barros faz a este assunto, depois de mencionar a sua crónica de D. Afonso Henriques:

“Compôs mais Duarte Galvão no tempo que el-rei o mandou com esta embaixada (de 1515), uma exortação sobre a empresa daquela conquista e destruição da casa de Meca, trazendo para isso muitas autoridades e algumas profecias que denunciavam haver de ser feita per a cristandade desta nossa Europa. Concluindo que per outro caminho se não podia mais levemente fazer que per aquele estreito do mar Roxo, ajuntando-se as armadas del-rei Dom Manuel com as gentes do rei dos Abexis chamado Preste João, e alguns príncipes cristãos pela parte da *Suria*, em um mesmo tempo poderiam tomar das mãos dos mouros a casa Santa de Jerusalém, onde estão todos os passos dos mistérios da nossa redenção”.

Estas últimas alusões, ainda que o texto não se afigure muito claro, remetem para uma trabalho de 1505, pois logo de seguida João de Barros informou que:

²⁴ Versão portuguesa publicada em *Corpo diplomático português*, volume I, 1862, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1862, p. 48.

“Sobre a qual exortação el-rei D. Manuel, o ano de quinhentos e cinco tinha mandado secretamente o mesmo Duarte Galvão ao imperador Maximiliano e a el-rei de França e ao Papa Alexandre (na realidade Júlio II)”²⁵.

Os contactos diplomáticos aqui referidos visavam a realização da cruzada a que temos estado a aludir e estão atestados para os finais de 1505, sabendo-se que Duarte Galvão contactou com o Papa Júlio II em Fevereiro de 1506²⁶.

Após a resposta por D. Manuel às ameaças do sultão da “Babilónia”, este decidiu enviar para o Índico uma importante força militar que passou em revista no Cairo em Setembro de 1505, estando confiante que essas tropas seriam suficientes para combater e expulsar os Portugueses no Oriente, onde se pensava que estes estariam em reduzido número, tal como acontecera nos anos anteriores²⁷. A situação, contudo, alterara-se precisamente nesse mês de Setembro, pois acabara então de chegar a Angediva a poderosa armada que a 25 de Março deixara o Tejo sob a chefia de D. Francisco de Almeida, o qual tinha por missão principal estabelecer um poder que modificasse a correlação de forças no Índico.

A partida da armada portuguesa foi anunciada para a Alemanha em 16 de Setembro de 1505 por Valentim Fernandes numa carta ao doutor Conrado Peutinger de Augsburg²⁸, que terá sido acompanhada da oferta da *Epistola serenissimi principis Hemanuelis*, pois um dos dois exemplares que dela chegaram até nós foi oferecido por Valentim Fernandes com uma dedicatória ao seu destinatário.

Em 1505 e 1506, D. Manuel ordenou a realização de contactos diplomáticos tendo em vista a organização da desejada cruzada, os quais foram realizados pelo franciscano Frei Henrique de Coimbra em Inglaterra e Espanha, enquanto Duarte Galvão se encontrou com Luís XII de França, o imperador Maximiliano e o Papa Júlio II.

As relações privilegiadas que D. Manuel mantinha com o Papa foram então reforçadas, enquanto se mantinha a estratégia anterior de assegurar a aprovação do seu poder à escala mundial através da obtenção de bulas que defendiam a política de *mare clausum*, a qual no plano prático estava escudada pela força das suas

²⁵ *Terceira década da Ásia*, Livro I, capítulo III, Lisboa, João de Barreira, 1563, f. 12 v-13.

²⁶ Sobre as actividades de Duarte Galvão cf. Jean Aubin, *Le latin et l'astrolabe*, volume 1, Lisboa-Paris, Fundação Calouste Gulbenkian / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1996, p. 11-48.

²⁷ José Virgílio Amaro Pissarro, *Chaul e Diu, 1508 e 1509: o domínio do Índico*, Lisboa, Prefácio, 2002, p. 26.

²⁸ O manuscrito com o texto latino desta carta encontra-se na Biblioteca de Estutegarda, cod. hist. 248 e o seu texto foi publicada por Friedrich Kunstmann, em *Valentin Ferdinand's Beschreibung der Westküste Afrika's vom Senegal bis zur Serra Leoa*, Munique, 1860, p. 7, de onde foi transcrita por Joaquim Bensaúde na sua introdução à edição fac-similada do *Regimento do estrolábio e do quadrante Tractado da spera do mundo*, 2.ª edição, Lisboa, Imprensa Nacional, 1924, p. 29-30, tendo sido traduzida para português por A. Fontoura da Costa em *Cartas das ilhas de Cabo Verde de Valentim Fernandes: 1506-1508*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1939, pp. 87-88.

armadas e no plano legal por leis e o tratado de Tordesilhas. Este último acordo luso-espanhol para a divisão de influências à escala planetária foi reconhecido pelo Papa Júlio II através da bula *Ea quae pro bono pacis*, de 24 de Janeiro de 1506²⁹, que era mais um dos elementos a contribuir para reforçar no plano do direito internacional o domínio dos Portugueses nos mares orientais e os interesses económicos que se iam estabelecendo no nascente “Estado da Índia”.

Depois de Júlio II ter recebido Duarte Galvão enviou a D. Manuel o breve *Per dilectum filium* de 27 de Fevereiro de 1506 na qual lhe comunicava o agrado em apoiar o projecto de cruzada em curso³⁰, sobre o qual D. Manuel escreveu duas cartas em Abrantes em 2 de Março de 1506 que dirigiu ao cardeal Cisneros, arcebispo de Toledo, sendo uma delas com instruções sobre o que da sua parte devia ser dito ao rei Fernando sobre a sua organização. Os textos destes documentos são particularmente importantes para se compreender o grande plano que D. Manuel tencionava levar a cabo, pois sendo de natureza confidencial elucidava a relação que estabelecia entre a realização da cruzada e as acções que estavam a ser levadas a cabo no “Estado da Índia” contra os islamitas, tendo em vista a sua asfixia económica³¹.

Em 1506, D. Manuel tomou medidas no sentido de conseguir impedir o acesso da navegação muçulmana ao mar Vermelho enviando para essa zona novas forças comandadas por Tristão da Cunha e Afonso de Albuquerque, que tinham por uma das missões principais conquistar a ilha de Socotorá e aí construir uma fortaleza, a partir da qual se desejava passar a controlar a navegação que por lá passasse.

Foi no sentido de promover o expansionismo vitorioso dos Portugueses no Oriente em 1505 e 1506 que se publicaram nestes anos em Roma duas obras baseadas em textos de D. Manuel. Uma delas, com (8) fólios, foi impressa em italiano em Roma em 23 de Outubro de 1505, ficando-se a dever à iniciativa editorial de Ioanni de Besicken, a qual correspondia a uma alegada carta de D. Manuel ao rei de Castela, constituindo na realidade uma compilação, com erros, de cartas de

²⁹ Torre do Tombo, Maço de bulas 6, n.º 33 cujo texto foi publicado em *Corpo diplomático português*, volume I, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1862, p. 91-93. Desta bula há uma tradução portuguesa na Torre do Tombo, Maço de bulas 2, n.º 2.

³⁰ Torre do Tombo, maço 36 de bulas, n.º 25, publicado em *Corpo diplomático português*, volume I, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1962, p. 93-95, resumido em *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal*, volume X, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1866, p. 151.

³¹ Cf. Estas cartas encontram-se na Biblioteca do Mosteiro do Escorial e foram publicadas pela primeira vez por Eugénio do Canto em *Copia literal de las dos cartas del Rey Don Manuel de Portugal existentes en la Real Biblioteca del Escorial en el manuscrito II-&-7, fols. 172 a 177*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907. Estas duas cartas foram de novo publicadas por Costa Brochado, “A espiritualidade dos descobrimentos e conquistas dos portugueses”, *Brotéria*, 40, Lisboa, 1945, p. 30-42, sendo nesta edição dadas como inéditas, pois nem o autor desse estudo, nem António Brásio, que aí as transcreveu, se terem apercebido que já haviam sido publicadas por Eugénio do Canto, tal como aconteceu com outros autores que abordaram a matéria nelas contidas.

D. Manuel e de outras informações, à qual foi dado o título de *Copia de vna littera del Re de Portagallo mñdata / al Re de Castella del viaggio & successo de India*³²; a outra foi também impressa por Ioanni de Besicken num opúsculo com (6) fólhos em Roma, em 7 de Novembro de 1506, com o título: *GEsta proxime per Portugalen/ses in India: Ethiopia: & aliis / orientalibus terris*³³. Este último trabalho era constituído pela tradução latina adaptada de uma carta enviada por D. Manuel ao cardeal Alpedrinha, a qual foi levada a cabo por Pedro Afonso Malheiro, doutor em Cânones e capelão do referido cardeal. O conteúdo deste trabalho constituía como que uma continuação do opúsculo anterior, na medida em que nele se tratam as primeiras notícias das actividades de D. Francisco de Almeida no Índico em 1505, culminando com uma exaltação de cruzado, na qual se manifestava a esperança de que em breve se conseguisse alcançar a destruição de Meca, em articulação com a concomitante asfixia económica dos muçulmanos, que se afigurava ser cada vez mais notória.

A publicação dos dois folhetos mencionados, tal como outros que se lhes seguiram promoviam a imagem de D. Manuel e alguns desses textos tiveram sucesso editorial, pois contaram com numerosas edições em várias línguas europeias³⁴. Tais trabalhos constituíam formas de promoção política e difusão da história coeva que incidia sobre alguns dos acontecimentos mais proeminentes que então ocorreram no Oriente e em África.

O ambiente de exaltação que resultava dos feitos heróicos e dos proveitos de além mar nos anos de 1505 e 1506 está também reflectido em duas cartas de D. Manuel dando aos concelhos notícias do Oriente e mandando proceder a cerimónias solenes em acção de graças pelas vitórias alcançadas pelos Portugueses. Uma dessas cartas está datada de Lisboa, em 8 de Julho de 1505 (menos de um mês depois da já varias vezes mencionada carta de 12 de Junho de 1505), dela se conhecendo o exemplar que foi enviado à câmara municipal do Porto; a outra está datada de 26 de Maio de 1506 e é conhecida através de um exemplar

³² Cf. Francisco Leite de Faria, *Estudos bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época*, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977, n.º 202. A *Copia de vna littera del Re de Portagallo* foi reproduzida em edição fac-similada por Eugénio do Canto com esse título em Lisboa, Imprensa Nacional, 1906 e o seu texto reeditado e traduzida para português por Prospero Peragallo, em *Carta de el-rei D. Manuel ao rei Católico narrando-lhe as viagens portuguesas à Índia desde 1500 até 1505*, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1892.

³³ Cf. Francisco Leite de Faria, *Estudos bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época*, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977, n.º 207. A edição de Roma da *Gesta proxime per Portugalenses in India. Ethiopia et aliis orientalibus terris* foi também publicada reeditada em edição fac-similada por Eugénio do Canto, Lisboa, Imprensa Nacional, 1906, tendo sido a edição que dela se fez em Nuremberga em 1507 sido acompanhada da tradução portuguesa por José Pereira da Costa em *Anais das bibliotecas e arquivos de Portugal*, tomo I, Lisboa, 1958, p. 53-67.

³⁴ Sobre tal questão cf. nomeadamente António Alberto Banha de Andrade, *Mundos novos do mundo*, 2 volume, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972 e Francisco Leite de Faria, *Estudos bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época*, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977.

enviado à câmara de Elvas, na qual D. Manuel refere as acções ao “nosso viso-rei nas ditas partes da Índia”³⁵.

A política expansionista da altura a que nos estamos a reportar foi de seguida promovida através da publicação de duas cartas de D. Manuel escritas em Abrantes em 25 de Setembro de 1507 e enviadas respectivamente ao Papa Júlio II e ao Colégio dos Cardeais, das quais se fez uma edição com (4) fólios em Roma nesse mesmo ano, apresentando o título: *Epistole serenissimi Regis Portu/galie de victoria cõtra infideles ha/bitã. Ad Julium papam Secũdu / ad sacrum Collegium Reuendis/simor dñor Cardinalium*³⁶.

Tal como aconteceu nos anos anteriores também em 1507 D. Manuel enviou cartas aos concelhos, conhecendo-se grande parte da que foi remetida para a Câmara do Porto com notícias sobre Ceilão e a vitória obtida frente Cananor por D. Lourenço de Almeida em 1506, a qual deverá ter sido feita pela altura das cartas anteriores, isto é, cerca de 25 de Setembro³⁷.

A intenção de realizar a cruzada permanecia viva em 1507, como se verifica pela bula *Littere tue*, que a 10 de Dezembro desse ano o Papa Júlio II enviou a D. Manuel, renovando a vontade de participar e apoiar a cruzada contra os turcos em que o rei português estava empenhado³⁸.

³⁵ Cartas que se encontram nos arquivos das respectivas câmaras e foram publicadas por Eugénio do Canto em edições fac-similadas com transcrições paleográficas em Lisboa, Imprensa Nacional, 1908.

³⁶ Cf. Francisco Leite de Faria, *Estudos bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época*, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977, n.º 217. Esta obra foi reeditada por Eugénio do Canto em Lisboa, Imprensa Nacional, 1905. Uma versão manuscrita desta obra foi publicada em *I diarii di Marino Sanuto*, edição de R. Fuli, tomo VII, Veneza, 1882, colunas 198-203, encontrando-se uma outra no Vaticano em Cod. Vat. Régio 757, p. 88, dele se tendo feito uma cópia no século XVIII que se encontra na Biblioteca da Ajuda, *Symmctica Lusitanica*, Mss. do Vaticano, tomo II, f. 212 cujo texto foi publicado em *Corpo diplomático português*, volume I, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1862, p. 116-119. Da versão impressa acima citada fizeram-se outras edições incompletas, uma das quais em Paris, em 1507, que foi reeditada por duas vezes, uma por Eugénio do Canto, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905 e outra por José V. de Pina Martins, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1978. Esta obra ainda não foi traduzida para português, dela havendo apenas um pequeno resumo em *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal*, volume X, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1866, p. 159-160 e outro, mais alargado de António Alberto Banha de Andrade em *Mundos novos do mundo*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972, pp. 435-441.

³⁷ Manuscrito que foi publicado em *Livro antigo de cartas e provisões dos senhores reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I do arquivo municipal do Porto*, edição de Artur de Magalhães Basto, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1940, pp. 22-23.

³⁸ Torre do Tombo, Maço de bulas, 36, nº 52 e resumida em *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal (...)*, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, pp. 160-161.

Antes de decorrido a última fase do governo de D. Francisco de Almeida na Índia os sucessos alcançados pelos Portugueses no Oriente em 1507 ainda foram divulgados por D. Manuel no ano seguinte, nomeadamente através de uma carta escrita em Alcochete em 12 de Junho de 1508 e enviada ao Papa Júlio II e que foi publicada pela primeira vez num folheto de (4) fólios impresso nesse ano talvez em Roma nos prelos de Estêvão Plankck, com o título: *Serenissimi Emanuelis Portu-gallie Regis ad Julium. ii. Pont. / max. Epistola de Prouinciis: Ciui/tatibus: Terris: & locis Oriëtalis / partis: sue ditioni fideiq & christia/ ne nouissime per eum subactis*³⁹. Sobre matérias idênticas às que aí foram abordadas D. Manuel escreveu mais duas cartas, ambas datadas de Alcochete em 19 de Junho de 1508, tendo uma delas sido enviada aos concelhos do País, da qual se conhece o exemplar remetido à câmara de Évora⁴⁰, e outra ao arcebispo de Braga⁴¹.

Pouco depois do envio destas cartas o empenho de D. Manuel em levar a cabo a cruzada a Jerusalém veio a morrer devido a uma situação que ainda não foi observada neste contexto. Referimo-nos às consequências da conquista de pinhão de Belas da Gomeira levada a cabo em 23 de Julho de 1508 por Pedro Navarro para o rei D. Fernando. Esta povoação estava situada numa zona de Marrocos a que D. Manuel se arrogava o direito de conquista, tendo-lhe tal acção suscitado os mais vivos protestos e provocado uma tensão política e militar entre Portugal e Castela, a qual levou mesmo ao receio da eclosão de uma guerra. Esta atitude reflectiu-se na ordem que em 1509 D. Manuel deu a Duarte de Armas para que percorresse as povoações portuguesas fronteiriças procedendo ao seu levantamento ilustrado com as respectivas situações defensivas. O resultado foi apresentado num livro concluído em Setembro de 1509, trabalho sem precedentes em Portugal e nos deixou um magnífico retrato de cinquenta e sete povoações no tempo de D. Francisco de Almeida. O ambiente de tensão peninsular então vivido apenas foi dissi-

³⁹ Cf. Francisco Leite de Faria, *Estudos bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época*, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977, n.º 228. Desta edição há um exemplar na British Library, 1298. g 17 que ainda não foi reeditado nem traduzido para português. Do conteúdo desta carta não há uma transcrição de uma versão manuscrita que se encontra no códice Biblioteca Chianae Sigismundi Titli, *Historiarum Senensium*, tomo VII transcrito por Aemilius Ranuzzi, a qual foi publicada por Eugénio do Canto com o título *Emanuelis Portugaliae regis ad Julium Secundum epistola de prouincis et ciui-tatibus orietalibus christianae fidei per eum subactis*, em Lisboa, Imprensa Nacional, 1908. Do conteúdo desta carta há ainda uma tradução francesa enviada de Lisboa por Jean Nicote que foi publicada por Luís de Matos em *Les Portugais en France*, Coimbra, Imprensa da Universidade, pp. 301-311.

⁴⁰ Publicada por Eugénio do Canto em *Carta de el-rei D. Manuel para o juiz, vereadores, procurador, fidalgos, cavaleiros, escudeiros, homens bons e povo, dando parte da vinda da armada que foi à Índia*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907.

⁴¹ Original na Biblioteca da Ajuda publicado em cartas de Afonso de Albuquerque, tomo II, Lisboa, Academia real das Ciências de Lisboa, 1898, p. 419-426 e numa cópia da Torre do Tombo, Gaveta XXII-4-1 publicada em *Gavetas da Torre do Tombo*, volume XII, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1972, p. 237-242.

pado quando em 18 de Setembro de 1509 foi assinado o tratado de Sintra, onde entretanto tinha chegado o referido Duarte de Armas⁴².

A ascensão e fim do projecto da cruzada à Terra Santa idealizado por iniciativa de D. Manuel coincide com o vice-reinado de D. Francisco de Almeida, o qual teve um período em que o rei se revelou satisfeito com o desempenho desse fidalgo e outro em que se revelou falta de sintonia entre ambos, reflectindo a clivagem entre duas correntes políticas: uma expressando planos grandiosos de combate ao Islão e outra que os considerava megalómanos e desajustadas das realidades locais, defendendo uma atitude mais pragmática de proveito meramente mercantil, pois considerava inviável acabar com o poder islâmico no Próximo Oriente e levar avante uma cruzada à Terra Santa, devido nomeadamente à falta de empenho nesse sentido da parte de monarcas europeus. Este último facto constata-se na circunstância de não se ter voltado a aludir à cruzada depois de 1507, ainda que numa perspectivava manuelina se tenha continuado a pensar em ofensivas de carácter cruzadescas contra os muçulmanos, nomeadamente a destruição de Meca, mas que não tiveram qualquer concretização, nomeadamente devido ao fracasso que culminou a ofensiva levada a cabo por Afonso de Albuquerque em 1513 contra Adém, a mais importante das quais se verificou por esses anos no mar Vermelho; tal como ficou sem qualquer consequência a aliança com o Preste João numa acção comum contra os muçulmanos, que ainda tentou em 1515 ao enviar Duarte Galvão como seu embaixador à Etiópia.

O facto de D. Manuel não ter promovido ou mesmo noticiado a grande vitória naval alcançada por D. Francisco de Almeida na batalha de Diu talvez se possa enquadrar na quebra do projecto da cruzada e da deterioração das relações entre o rei e o vice-rei.

A correspondência trocada entre D. Manuel e o seu vice-rei revela uma evolução que está marcada pela passagem da satisfação ao descontentamento entre as duas autoridades, devido a circunstancialismos menos favoráveis que se prendem às demasiado elevadas expectativas e aspirações do rei. É interessante acompanhar a forma como se cruzou o pensamento e a acção destes homens durante a fase em que se começou a construir o “Estado da Índia”.

De acordo com a documentação que chegou até nós verificamos que as primeiras informações enviadas por D. Francisco de Almeida para D. Manuel foram acabadas de registar em Cochim em 16 de Dezembro de 1505⁴³, tendo chegado a Portugal em 22 de Maio a 1506. O vice-rei voltou a escrever ao rei em

⁴² Sobre esta questão cf. José Manuel Garcia, em *Testamentos de Adão*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1994, p. 196-197 e 254-255. Sobre o *Livro das fortalezas* de Duarte de Armas cf. a introdução de Manuel da Silva Castelo Branco à edição fac-similada desta obra publicada em Lisboa, Inapa, 1990.

⁴³ Joaquim Candeias Silva, *O fundador do “Estado Português da Índia”: D. Francisco de Almeida*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses/Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996, pp. 311-317.

Janeiro de 1506⁴⁴, e este escreveu-lhe pouco tempo antes de 6 de Março de 1506 uma missiva que seguiu nos navios da armada de Tristão da Cunha que nesse dia partiram para a Índia⁴⁵.

D. Francisco de Almeida enviou novas cartas a D. Manuel de Cochim a 27 de Dezembro de 1506⁴⁶; inícios de 1507⁴⁷ e entre 7 e 15 de Dezembro⁴⁸, revelando a leitura desta última que não recebera entretanto a carta escrita pelo rei em Abrantes no início de Abril de 1507⁴⁹, pois os navios saídos de Portugal nesse ano não chegaram à Índia nesse ano, só o tendo conseguido fazer em 1508. Foi então que D. Francisco de Almeida verificou o descontentamento de D. Manuel para com ele. Com efeito através da última carta mencionada verifica-se que D. Manuel estava à espera de uma acção de maior impacto por parte do seu vice-rei e por isso terá começado a verificar a falta de condições no Índico para facilitar a realização da cruzada no Mediterrâneo, cujos planos iriam ser abandonados no ano seguinte. A resposta às críticas do rei em que se defendia de acusações que lhe haviam sido feitas foi sendo escrita por D. Francisco de Almeida numa carta preparada entre Cochim, em 20 de Setembro de 1508, e Cananor, em 6 de Dezembro de 1508⁵⁰, sendo a última que dirigiu a D. Manuel antes de regressar a Portugal a 1 de Dezembro de 1509 e de ter sido morto na aguada do Saldanha a 1 de Março de 1510.

A ideia de cruzada para libertar Jerusalém que surgiu em 1505 ainda que se tenha acabado por verificar inviável foi um dos factores que marcou a conjuntura da criação do “Estado da Índia”, a qual constituiu a resposta pragmática às necessidades logísticas de organização de um poder económico que requeria um correspondente poder político e militar estabelecido de forma permanente no Oriente. Esta realidade tinha em conta a longa duração das viagens marítimas da “carreira da Índia”, que ligavam territórios tão distantes como eram Portugal e a Índia, bem como a exigência de uma força que deveria estar centrado num governador, que honorificamente era denominado “vice-rei”, quando as personalidades que ocupavam tal posição tinham um grau de nobreza mais elevado, como foi o caso

⁴⁴ Idem, *ibidem*, pp. 325-328.

⁴⁵ Idem, *ibidem*, pp. 318-323.

⁴⁶ Idem, *ibidem*, pp. 328-332.

⁴⁷ Idem, *ibidem*, p. 333.

⁴⁸ Carta da Torre do Tombo, Fragmentos, Cx. 4, M.º 1, n.º 67, cujo texto foi publicado por António Dias Farinha, “A dupla conquista de Ormuz por Afonso de Albuquerque”, *Studia*, 48, Lisboa, 1989, p. 465 e por Joaquim Candeias Silva, *O fundador do “Estado Português da Índia”: D. Francisco de Almeida*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996, pp. 342-343.

⁴⁹ Joaquim Candeias Silva, *O fundador do “Estado Português da Índia”: D. Francisco de Almeida*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996, pp. 334-339.

⁵⁰ Idem, *ibidem*, pp. 377-398.

de D. Francisco de Almeida⁵¹. A decisão de D. Manuel nomear este fidalgo para ser a mais alta autoridade que até então havia sido concedida a um súbdito português fora de Portugal não resultou de uma primeira escolha, pois a pessoa indigitada inicialmente para esse cargo havia sido Tristão da Cunha. Este só não o pôde exercer porque ficou temporariamente cego antes de os preparativos da armada que ia para a Índia estarem concluídos⁵². D. Francisco de Almeida foi o escolhido para seu substituto certamente porque contou com os pareceres favoráveis da tendência expansionista de cariz mais mercantilista que se expressava na corte, de que um dos protagonistas era D. Vasco da Gama, primo por afinidade do indigitado, além de que também era naturalmente da confiança de D. Manuel, que conhecia a sua personalidade e qualidades de chefia militar. Tais factores permitiam augurar o bom cumprimento das determinações régias, conciliando assim anseios grandiosos com interesses práticos inerentes às vantagens económicas que se desejavam obter.

⁵¹ D. Francisco de Almeida tem sido referido em inúmeras obras dedicadas à História de Portugal e da sua Expansão, mas quando consideramos os trabalhos que lhe foram consagrados verificamos que são em número reduzido, sobretudo quando comparados com aqueles que foram dedicados a outras personalidades eminentes como por exemplo Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Afonso de Albuquerque e D. João de Castro. Felizmente a escassez de estudos sobre a personalidade aqui considerada foi ultrapassada pela edição da monografia de José Candeias Silva, *O fundador do Estado Português da Índia: D. Francisco de Almeida 1457?-1510*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996 e das sínteses que o mesmo autor publicou em “A fundação do “Estado português da Índia” por D. Francisco de Almeida em 1505”, in *Vasco da Gama e a Índia. Conferência internacional. Paris, 11-13 Maio de 1998*, volume I, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1999, p. 101-114 e “Foi há 500... anos A fundação do “Estado Português da Índia” por D. Francisco de Almeida (1505-2005)”, *Zahara*, nº 5, Abrantes, 2005, p. 9-34. De entre as obras mais antigas centradas no primeiro vice-rei do “Estado da Índia” apenas se podem assinalar as que foram escritas por A. P. Lopes de Mendonça, a propósito da edição de uma “Carta inédita do vice-rei D. Francisco de Almeida a el-rei D. Manuel”, *Anais das Ciências e Letras*, II, Lisboa, 1858, p. 65-89; 141-158 e Basílio Teles em estudo incluído postumamente em *Figuras portuguesas: estudos históricos*, Lisboa, Guimarães Editores (Coleção: Filosofia e ensaios), 1961, p. 129-189. Parte considerável de textos sobre D. Francisco de Almeida foi publicado durante o Estado Novo, como os de Rocha Martins, *D. Francisco de Almeida*, Lisboa, Edição do autor (coleção: História. Heróis, santos e mártires da pátria, 2.ª série, 2), 1930; José Moreira Campos, *D. Francisco de Almeida: 1.º vice-rei da Índia*, Lisboa, Editorial de Marinha, 1947; J. Estêvão Pinto, *D. Francisco de Almeida*, Lisboa, Edições do SNI, (Coleção: Grandes portugueses, 17), 1951 (2.ª edição 1954) e Elaine Sanceau, “O primeiro vice-rei da Índia portuguesa”, *Portugal em África*, XII, Lisboa, 1955, p. 475-484. Nas últimas décadas Armando Reboredo publicou “O 1.º vice-rei da Índia”, *Boletim da Academia Internacional de Cultura Portuguesa*, 12, Lisboa, 1982-1983, p. 75-109; Luís de Albuquerque, “D. Francisco de Almeida: a consolidação do poderio naval do Oriente”, in *Navegadores, viajantes e aventureiros portugueses: séculos XV e XVI*, volume I, Lisboa, Círculo de Leitores, 1987, p. 174-191; José Virgílio Amaro Pissarra, *Chaul e Diu, 1508 e 1509: o domínio do Índico*, Lisboa, Prefácio, 2002 e Luís Filipe Thomaz, “O “testamento político” de Diogo Pereira, o Malabar, e o projecto oriental dos Gamas”, *Anais de História de além-mar*, V, Lisboa, 2004, pp. 74-78.

⁵² Sobre este fidalgo cf. António Alberto Banha de Andrade, *História de um fidalgo quinhentista português: Tristão da Cunha*, Lisboa, Faculdade de Letras - Instituto Histórico Infante D. Henrique, 1974.

O título e cargo de vice-rei ou governador do “Estado da Índia” assumiram o maior destaque ao longo da História da administração ultramarina portuguesa, como o evidenciou Diogo do Couto cerca de 1600 ao escrever que: “Os visos-reis da Índia abaixo de reis têm o maior estado da terra”⁵³.

O desempenho de D. Francisco de Almeida como primeiro dos governantes máximos do “Estado da Índia” foi marcante para a constituição desse “Estado”, pois foi ele quem assegurou a consolidação da presença portuguesa no Malabar e derrotou em Diu a mais poderosa força naval islâmica que se opôs aos Portugueses. Foi a herança de um poder marítimo consolidado num Índico feito quase “*mare clausum*” português que D. Francisco de Almeida deixou em 4 de Novembro de 1509 a Afonso de Albuquerque, permitindo-lhe levar a cabo um conjunto das iniciativas tão ambiciosas como aventureiras que ampliaram de forma considerável o quadro em que os Portugueses se movimentavam no Oriente. Nos anos seguintes os Portugueses deixaram de se concentrar no Malabar para passarem a controlar parcialmente o comércio de produtos asiáticos em espaços que se estendiam do golfo Pérsico à China. A estratégia do novo governador implicou o domínio de pontos-chave no oceano Índico, ainda que soubesse que os poucos portugueses que passavam pelo Oriente e os que nele se estabeleciam e casavam, apesar de bem armados, só se podiam afirmar através de uma hegemonia marítima, não podendo assegurar extensos domínios em terras vastíssimas e muito povoadas.

A superioridade naval portuguesa no Índico constituía a principal base da política portuguesa na área nos séculos XVI e XVII, sendo essa a estratégia defendida e legada por D. Francisco de Almeida, que a explicou com toda a clareza ao rei na carta já citada que começou a escrever em Cochim a 20 de Setembro de 1508 e acabou em Cananor a 6 de Dezembro desse mesmo ano. Nesse famoso documento resumia a defesa das suas conhecidas orientações para o “Estado da Índia”, em que mostrava de forma realista o princípio de que: “toda a nossa força seja no mar, porque se nele não formos poderosos, tudo logo será contra nós”. Em consequência dessa afirmação pragmática, acrescentava ao rei que: “enquanto no mar fordes poderoso tereis a Índia por vossa, e se isto não tiverdes no mar, pouco vos prestará fortalezas na terra”. Nunca antes e depois destas expressões se pôde definir tão bem o fundamento do que seria a talassocracia portuguesa no Índico. As principais observações críticas assim expressas não negavam a necessidade de possuir algumas bases de apoio, que desde o início defendeu, mas visavam sobretudo alertar para as dificuldades que poderiam resultar do levantamento de um excessivo número de fortalezas que fosse dispendioso, difícil de defender e pouco vantajoso, como que advertindo para as dificuldades que poderiam advir para a sustentabilidade do “Estado da Índia”, o que acabaria por acontecer algumas décadas depois das iniciativas concebidas por Afonso de Albuquerque e alguns dos

⁵³ *Da Ásia de Diogo do Couto*, Década X, livro X, capítulo XIX, edição de Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, parte II, 1788, pp. 681-682.

seus sucessores, as quais acabaram por suscitar dificuldades crescentes. Tal facto levou a que a política de D. Francisco de Almeida acabasse por ser enaltecida por Diogo do Couto em 1611 quando evocou a sua actividade no segundo *Dialogo do soldado Pratico, que trata dos enganos, e desenganos da Índia*, através das seguintes palavras:

“(...) o valeroso capitão e viso-rei D. Francisco de Almeida, governando o Estado da Índia, mandando-lhe el-rei fazer algumas fortalezas, lhe respondeu que as com que a Índia se havia de defender eram muitos galeões, muitas armadas, e bem providas, e muita e boa soldadesca; que as fortalezas eram currais, e quanto menos houvesse, tanto a Índia seria mais próspera e teria menos obrigações. E eu assim afirmo ainda agora; porque muitas fortalezas há que não servem mais que de fazer despesas e estarem mal providas e arriscadas a uma desventura; e então, se tomam um curral destes, corre a fama pelo mundo que tomaram na Índia uma fortaleza a el-rei”⁵⁴.

Neste contexto é de ponderar que por volta de 1570 Diogo do Couto, ao escrever o seu primeiro *Diálogo do Soldado pratico Português*, não mencionara sequer D. Francisco de Almeida, talvez porque nessa altura ainda comungasse de uma perspectiva mais ambiciosa na linha dos defensores do expansionismo português herdado do tempo de Afonso de Albuquerque, mas posteriormente acabou por abandonar parcialmente quase no final da vida quando escreveu aquelas frases do seu segundo *Dialogo do soldado Pratico, que trata dos enganos, e desenganos da Índia*. Entre a redacção das duas obras o cronista terá sentido melhor os problemas que marcavam o “Estado da Índia” desde que em 1595 havia sido nomeado primeiro cronista do “Estado da Índia” e começara a escrever a sua história, tendo passado a admirar o parecer emitido na fase final do mandato do primeiro vice-rei escolhido por D. Manuel para dirigir aquele “Estado”.

Ainda em 1611, Diogo do Couto aludiu a que o processo resultante da debilitação da rota do Levante, da reacção islâmica e do seu desenlace na vitória de D. Francisco de Almeida na batalha naval de Diu no quadro dos inícios da fundação do “Estado da Índia” ao escrever:

“E depois que nos fizemos senhores dela (da Índia), e que lhe começámos a impedir o comércio que traziam por via do Mar Roxo, o sentiram tanto, que logo mandaram embaixadores ao Papa, a requerer-lhe fizesse com os reis de Portugal que lhe não impedissem seu trato e romagem da casa do seu Mafamede, se não, que destruiria a Casa Santa de Jerusalém, o Santo Sepulcro e todos os mais lugares sagrados. E assim o Soldão, que naquele tempo reinava,

⁵⁴ *O soldado práctico* / Diogo do Couto, edição de M. Rodrigues Lapa, 3.ª edição, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora (Colecção: Clássicos Sá da Costa), 1980, p. 196.

mandou logo à Índia para lançar os nossos fora dela aquela soberba armada, de que foi por capitão-mor Mir-Hocém, a qual o valeroso capitão e visor-rei D. Francisco de Almeida destruiu na barra de Diu”⁵⁵.

Foi a vitória naval de Diu que assegurou nas décadas seguintes e até à chegada dos Holandeses, no fim do século XVI, a superioridade naval portuguesa no Índico, que conseguiu ultrapassar com sucesso outras ameaças e acções de turcos, que por várias vezes enviaram forças e sobretudo apoio em artilharia para forças muçulmanas locais que eram adversas à presença portuguesa no Índico.

D. Manuel ao nomear D. Francisco de Almeida para seu vice-rei “nas partes da Índia” concedeu-lhe largos poderes por três anos e na prática institucionalizou a criação do “Estado da Índia”, ainda que esta expressão só esteja registada, e de forma vaga, a partir de 1541, tendo-se começado a generalizar pouco a pouco ao longo da segunda metade do século XVI. A primeira referência explícita que conhecemos a tal “Estado” encontra-se na publicação de um memorial enviado por D. João III para Roma, com um *Sumário das coisas sucedidas a Dom João de Castro, governador do Estado da Índia pelo poderosíssimo rei de Portugal*, que foi impresso em italiano em Roma por Antonio Blado em 1549 com o título *SVMARIO DELLE COSE SVCCESSE À DON GIOVAN di Castro Governator del stato della Índia per il potentíssimo Rè di Portogallo (...)*⁵⁶.

Ao longo do século XVI os estabelecimentos dos Portugueses no Índico e Pacífico relacionados com o “Estado da Índia” distribuíam-se por uma extensão admirável, que está bem reflectida numa obra da dimensão daquela que se encontra no *Livro de plantaforma das fortalezas da Índia*, presentemente no forte de São Julião da Barra⁵⁷, com representações de cidades, fortalezas e regiões que foram sendo reunidas desde os inícios do século XVII por Manuel Godinho de Erédia e depois por Pedro Barreto de Resende, que este último terá concluído cerca de 1632 e depois adaptou em 1636 num *Livro do Estado da Índia Oriental*, seguindo em grande parte textos elaborados em 1635 por António Bocarro. Estes trabalhos feitos já perto da Restauração, numa altura em que se começara a desagregar o “Estado da Índia” tal como até então havia sido concebido, verificamos a vastidão das áreas onde os Portugueses afirmaram a sua presença por períodos mais ou menos extensos. Vejamos as principais indicações dos locais que ali estão registados, de forma a poder perspectivar uma noção da extensão que assumiu o “Estado da Índia”: Sofala, Rios de Cuama, Moçambique, Mombaça, Curiate, Mascate, Matara, Sibó,

⁵⁵ *O soldado prático* / Diogo do Couto, edição de M. Rodrigues Lapa, 3.ª edição, Lisboa, Livraria Sá da Costa (Colecção: Clássicos Sá da Costa), 1980, p. 213.

⁵⁶ Esta obra foi reeditada em Lisboa, Cotovia, 1995 com apresentação de José Manuel Garcia e tradução de Raffaella D’Intino.

⁵⁷ N.º 18505 publicado em edição fac-similada com estudo introdutório de Rui Carita em *O Livro de plantaforma das fortalezas da Índia da biblioteca da Fortaleza de São Julião da Barra*, Lisboa, Defesa Nacional/Edições Inapa. 1999.

Borca, Soar, Quelba, Corfacão, Mada, Libédia, Doba, Ormuz, Barem, Baçora, Diu, Tavanapatão, Surrate, Damão, Sangens, Danu, Serra de Asserim, Trapor, Sirgão, Maim, Agaçaim, Manora, Baçaim, Tana, Bombaim, Chaul, Bardez, fortaleza de Aguada, fortaleza dos Reis Magos, Goa, fortaleza de Nossa Senhora do Cabo, Salsete, fortaleza de Mormugão, Onor, Barçalor, Cambolim, Mangalor, Cananor, Cunhale, Cranganor, Cochim, Coucão, Negapatão, São Tomé de Meliapor, Paleacate, Jafanapatão, Manar, Negumbo, Columbo, Caleture, Gale, Tanavare, Beligão, Batecalou, Triquinimale, Maldivas, Achém, Malaca, Sunda, Jacarta, Molucas, Amboíno, Banda, Ende Menor, Solor, Manilha, Formosa e Macau.

Ao avivarmos aqui a lembrança do relacionamento multissecular de Portugal com uma tão grande diversidade de gentes que habitavam os espaços tão dilatados que acabámos de referenciar é de salientar o impacto considerável que ele teve nas mais diversas formas, desde as económicas às religiosas, passando pela mestiçagem, as trocas linguísticas, de plantas e de sabores, a construção de património edificado, etc. constituindo um grande legado para o qual contribuíram decisivamente D. Manuel e D. Francisco de Almeida ao criarem há quinhentos anos o “Estado da Índia”. Tal legado acabou por significar o alargamento de perspectivas de relacionamento humano e abertura a outros mundos civilizacionais, numa saudável óptica de convívio universalista, de que a Cultura Portuguesa foi pioneira e exemplo. É essa herança, de que aqueles vultos são exemplo, que nos cabe gerir e valorizar empenhadamente num novo e duro combate pela História, defendendo um capital que não é apenas cultural mas também estratégico, pelas suas conotações económicas no plano da promoção das nossas acções externas. A História constitui um dos nossos mais fortes baluartes como Estado soberano e sustentáculo para que Portugal não sucumba à força da ignorância que leve um povo à agonia de ficar sem história e a esquecer as suas altas responsabilidades perante si, e o que é mais relevante, perante o Mundo.

SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO SEMINÁRIO “PESCAS E COMUNIDADES RIBEIRINHAS”

8 de Novembro

ALOCUÇÃO DO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA

Vice-almirante António Ferraz Sacchetti

Ex.^{mo} Sr. Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar,
Senhor Doutor Manuel Lobo Antunes, em representação de Sua Excelência o
Ministro da Defesa Nacional

Ex.^{mo} Senhor Chefe do Estado Maior da Armada, Senhor Almirante Fran-
cisco António Vidal Abreu

Ex.^{mo} Sr. Secretário de Estado Adjunto da Agricultura e das Pescas, Senhor
Doutor Luís Medeiros Vieira

Ex.^{mo} Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, Senhor
Professor Luís Aires-Barros

Senhores Almirantes, Senhores Académicos, Senhores Convidados

Senhor Engenheiro Armando Miguel Sequeira

Minhas Senhoras e Meus Senhores

Esta sessão solene dedicada ao tema “Pescas e Comunidades Ribeirinhas” a que Vossa Excelência Senhor Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar se dignou aceitar presidir, em representação do senhor Ministro da Defesa Nacional, constitui um elemento de ligação entre os programas de actividades da Marinha e da Sociedade de Geografia de Lisboa dedicados às comemorações do Dia Nacional do Mar, que neste ano de 2005 é também o Dia Mundial do Mar.

Agradeço a presença de Vossa Excelência, que muito nos honra, Senhor Secretário de Estado.

Igualmente estou agradecido a Vossa Excelência, senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, pelo acolhimento dado à nossa proposta de conferir um carácter solene a esta sessão, pela presença de Vossa Excelência e pelo convite que decidiu dirigir ao senhor Ministro da Defesa Nacional. Dada a assiduidade de Vossa Excelência às nossas sessões culturais, é com muito agrado que me repito, manifestando o nosso sincero reconhecimento pelo interesse com que sempre tem acompanhado a actividade da Academia de Marinha.

A grande maioria dos nossos convidados são profissionais do mar, que no mar vão servindo a Nação, em cumprimento dos objectivos que o Governo lhes vai defi-

nindo, tanto no âmbito da Defesa Nacional, como no exercício permanente das missões de interesse público.

A Marinha é a Instituição nacional que de forma mais continuada e mais próxima acompanha a classe piscatória, quer no exercício da sua actividade no mar, quer no apoio institucional à resolução de alguns dos seus problemas profissionais, e também, quantas vezes, através de contactos de carácter marcadamente pessoal, para o tratamento de assuntos das vidas privadas daqueles trabalhadores do mar.

Este tradicional espírito de solidariedade é característico da acção das Capitánias dos Portos, e deve merecer atenta consideração nesta época em que se atribui alta importância aos valores humanos, em que se procura uma melhor inserção dos grupos sociais no todo nacional, e em que se deseja uma maior adesão dos diversos grupos sociais aos objectivos políticos e aos projectos do Governo.

Parece-me muito adequado a esta finalidade, o facto de as Capitánias e de as comunidades piscatórias estarem muito especialmente consideradas nos programas das comemorações deste Dia Mundial e Nacional do Mar elaborados pela Marinha e pela Sociedade de Geografia de Lisboa.

Mas, por outro lado, a Academia de Marinha reúne um grupo de notáveis Académicos que se dedicam à investigação e divulgação dos assuntos do mar, nas diversas perspectivas da História, da Arte, das Ciências e das Letras.

Nestas áreas do conhecimento deverão ser incluídos os estudos sobre a avaliação de todos os factores do poder marítimo nacional, as análises da estratégia marítima nacional e ainda os trabalhos que possam contribuir para o desenvolvimento e consolidação dos fundamentos da mentalidade e da tradição marítima do povo português.

A pesca profissional é hoje a actividade marítima que, sob o ponto de vista económico e social, mais decisivamente poderá contribuir para a valorização do nosso poder nacional.

Por tudo isto, estamos sinceramente gratos a Vossa Excelência, Senhor Secretário de Estado Adjunto, da Agricultura e Pescas, por se ter dignado aceitar o nosso convite para se deslocar à Academia de Marinha nesta data em que celebramos o Dia Nacional do Mar e, mais ainda, por se dispor a fala-nos sobre a política nacional das pescas que o Governo vem desenvolvendo. Muito obrigado, Senhor Secretário de Estado.

Mas, primeiramente, vamos ter a oportunidade de ser informados sobre a recentemente criada “Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar”; teremos assim uma apreciação mais ampla dos nossos interesses marítimos, numa curta exposição que vai ser apresentada pelo responsável por esta Estrutura, o Senhor Engenheiro Armando Miguel Sequeira.

É a primeira vez que este tema é tratado na Academia de Marinha e estou certo que será novidade para muitos de nós. Agradeço ao Senhor Engenheiro a pronta disponibilidade para nos vir apresentar a sua comunicação.

E recordando que tal como no ano passado, esta é uma sessão preparada em

colaboração com a Sociedade de Geografia de Lisboa, agradeço a presença de Vossa Excelência, Senhor Professor Luís Aires-Barros, e o apoio muito interessado e útil prestado pelo Senhor Almirante José Bastos Saldanha, Presidente da Secção de Geografia dos Oceanos da prestigiada Sociedade de Geografia de Lisboa.

Por último, a presença de Vossas Excelências, Senhores Almirantes, Senhoras e Senhores Académicos e Convidados, confirma as nossas expectativas, mostrando bem o interesse pelas exposições que constituem o programa desta Sessão Solene.

Muito obrigado por deste modo se associarem às comemorações do Dia Mundial e Nacional do Mar.

ESTRUTURA DE MISSÃO PARA OS ASSUNTOS DO MAR

Eng. Armando Miguel de Jesus Sequeira

Ex.^{mo} Sr. Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar

Ex.^{mo} Sr. Secretário de Estado Adjunto, da Agricultura e das Pescas

Ex.^{mo} Sr. Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Ex.^{mo} Sr. Presidente da Academia de Marinha

Ex.^{mo} Sr. Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa

Distintos Académicos

Ex.^{mos} Srs. Oficiais Gerais

Srs. Oficiais

Minhas Senhoras e meus Senhores

Em primeiro lugar quero agradecer o convite endereçado pela Academia de Marinha e a oportunidade que me é proporcionada para, no âmbito deste seminário integrado no programa das comemorações do Dia Mundial e Nacional do Mar e dedicado ao tema "Pescas e Comunidades Ribeirinhas", apresentar a recentemente criada Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar.

Permitam-me ainda referir brevemente que a minha presença aqui tem um significado especial para mim pois representa a oportunidade de regressar a uma casa que (tal como foi referido nas amáveis palavras do Sr. Cte. Cyrne de Castro) foi minha durante 20 anos... permitindo-me reencontrar alguns oficiais que tendo sido meus professores na Escola Naval contribuíram seguramente para a minha formação, modelando o meu crescimento nas vertentes humana, profissional e intelectual. Para eles o meu reconhecido agradecimento.

Centremo-nos então nos "Assuntos do Mar", nas razões que levaram à criação de uma Estrutura de Missão e nos seus objectivos.

Antes porém desejo partilhar convosco umas breves considerações sobre o significado do Mar para Portugal.

Hoje em dia fala-se com muita frequência em “diferenciação” como o factor que permite, às empresas, às organizações, às sociedades, e mesmo aos estados encontrarem o caminho de projecção e de desenvolvimento (hoje obrigatoriamente sustentável) necessários num mundo cada vez mais globalizado e em mudança acelerada.

É comum, no entanto, confundirem-se factores diferenciadores com factores niveladores.

Enquanto que os factores diferenciadores são geralmente únicos, reconhecidamente difíceis ou mesmo impossíveis de copiar, os factores niveladores são aqueles cuja ausência determina o insucesso, aqueles sem os quais não é possível sequer tirar partido dos factores diferenciadores que se nos apresentam.

Tecnologias adequadas, capacidade financeira, conhecimento, informação, competências técnicas e de gestão, marca e imagem, são sem dúvida alguns factores determinantes sem os quais o insucesso é garantido. Temos aqui um conjunto de factores críticos de sucesso ou melhor de insucesso pois sendo absolutamente necessários não são de modo algum por si só suficientes. A sua existência nivela-nos com os outros mas não garante qualquer vantagem comparativa ou competitiva, a sua inexistência no entanto relega-nos para lugares secundários.

Outra dificuldade muito frequente é distinguir oportunidades e ameaças de pontos fortes e pontos fracos. Não o será certamente para esta distinta plateia, mas garanto-vos que o é para muitos dos meus alunos de gestão estratégica quando confrontados com o exercício de realizar uma análise SWOT no âmbito de um estudo de caso.

Sem vos querer maçar direi que uma forma simples de resolver a questão é olhar para as ameaças e para as oportunidades como factores externos ou exógenos cuja ocorrência ou existência não controlamos, pelo menos de forma directa, e que os pontos fortes e os pontos fracos são factores internos que podemos de alguma forma melhorar ou corrigir, investir e reforçar, direccionar esforços, recursos e vontades disponíveis.

Bom, mas... onde é que entram aqui os “Assuntos do Mar”?

Se algum factor há que caracteriza Portugal de forma claramente diferenciadora em relação à Europa e mesmo ao resto do Mundo é a centralidade e a dimensão atlântica da zona económica exclusiva sob jurisdição de Portugal que representa, numa análise bidimensional, uma área cerca de 18 vezes superior à do território nacional, isto sem ter em conta o resultado do trabalho técnico e científico notável que se encontra em desenvolvimento pela Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental.

Para Portugal o Mar foi, é e deverá continuar a ser um elemento essencial da identidade nacional.

Foi assim nos últimos 5 séculos.

Este passado é importante pois, tal como num Curriculum Vitae traduz-se na **Autoridade** que advém do que fomos capazes de realizar, da história que ajudámos a escrever e da experiência que acumulámos e que nos faz ganhar o direito de sermos ouvidos pelos outros.

Mas apesar da nossa história e tradição marítima não podemos encarar o Mar com uma visão estática e meramente retrospectiva. O Oceano é para Portugal uma fonte única de oportunidade e de desenvolvimento devendo para tal ser valorizado numa perspectiva de equilíbrio entre o que foi no passado, o que é no presente e o que deverá ser no futuro.

Tal como um bom Curriculum Vitae não é suficiente por si só num processo de recrutamento, também o nosso passado e a nossa história não é suficiente para garantir no presente uma **presença** forte junto dos nossos interlocutores europeus e mundiais, sejam eles aliados, parceiros ou concorrentes. É necessário ganhar o seu respeito mostrando-lhes que estamos nivelados com eles em termos de informação, tecnologia, conhecimento e competência.

Mais, é preciso, podemos e devemos liderar o nosso futuro defendendo os nossos interesses e direitos, criando **impacto**, definindo agendas e contribuindo de forma proactiva para a definição de políticas e estratégias comuns nos fora internacionais.

A importância do mar assim como das políticas regionais, nacionais e globais para os oceanos foram identificadas, em 1998, no “Relatório sobre o futuro dos oceanos”, elaborado pela Comissão Mundial Independente para os Oceanos.

Simultaneamente, a percepção nacional desta relevância foi marcada pelo debate sobre o espaço oceânico, os seus recursos e o seu papel no desenvolvimento sustentado do planeta suscitado pela realização da EXPO 98 em Lisboa.

Já nessa altura a forma como o tema da EXPO “Os Oceanos, Um Património para o Futuro” foi tratado não se restringiu apenas à comemoração histórica, por mais importante que ela fosse. O tema em si tem subjacente a necessidade de promover uma acrescida responsabilidade, individual e colectiva, para com a preservação do oceano, apontando para a necessidade imperiosa de Portugal voltar a olhar, com olhos de ver, para o Mar como um verdadeiro projecto nacional.

Posteriormente, a Comissão Estratégica dos Oceanos, com o objectivo de apresentar os elementos de definição de uma estratégia nacional para o oceano, apresentou um relatório que tem merecido os maiores elogios e reconhecimento tanto a nível nacional com a nível internacional, propondo vários vectores estratégicos para uma política integrada dos oceanos.

Portugal conhece as vantagens e as oportunidades que resultam de ser uma nação marítima mas tem de estar preparado para os desafios e as dificuldades que o mar apresenta num contexto de desenvolvimento de uma sociedade que se deseja mais justa e mais equilibrada. É por isso que não nos resta outra opção que não seja encarar este factor diferenciador como um desígnio no qual importa

apostar, de forma coordenada, coerente e sustentada, assumindo-o e vivendo-o publicamente como um verdadeiro projecto nacional.

Deste modo, e no sentido de dar expressão à necessidade de olhar o mar de forma integrada, articulando todas as entidades que, em razão da matéria, nele exerçam ou tenham competências atribuídas, foi criada em Agosto passado a **Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar**, a funcionar na dependência do Sr. Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar.

A Estrutura tem por missão preparar uma proposta que estabeleça as medidas a implementar para o desenvolvimento de uma política integrada do Governo para os assuntos do mar.

Pretende-se uma acção articulada de todas as entidades públicas ou privadas com competência nas áreas ligadas ao mar valorizando-o como fonte de riqueza, de oportunidade e de desenvolvimento sustentável.

O mandato da Estrutura de Missão tem a duração de um ano.

A Estrutura de Missão tem como objectivos principais:

- A elaboração de uma proposta que estabeleça as acções e medidas que devem ser implementadas para assegurar a coordenação intra-governamental dos assuntos do mar;

- A identificação das principais linhas orientadoras de uma estratégia nacional de desenvolvimento sustentável do mar, recorrendo, no aplicável, às conclusões apresentadas pela Comissão Estratégica dos Oceanos no seu relatório;

- A identificação de um programa de acções a desenvolver no curto prazo, sustentadas num estudo de adequabilidade, exequibilidade e aceitabilidade;

- A coordenação das contribuições e posições nacionais para a definição de uma política europeia para os assuntos do mar – frequentemente chamado o Livro Verde da Política Marítima Europeia;

- Preparação de decisões sobre matérias a serem apreciadas nas reuniões do Conselho de Ministros dedicadas aos assuntos do mar;

A Estrutura de Missão integra dois elementos e conta com um conselho consultivo, ao qual compete dar parecer sobre áreas que relevem para o trabalho da Estrutura.

Minhas Senhoras e meus senhores.

O desafio não é pequeno mas a Oportunidade é enorme.

Estamos determinados a contribuir para, tal como referi anteriormente, com base na Autoridade que o passado confere a Portugal, conscientes da nossa situação presente reforçar a nossa Presença Internacional e trabalhar arduamente para nivelar os nossos pontos fracos por forma liderar o nosso futuro com o Mar.

Não podemos, não queremos e não cairemos no erro de reinventar a roda ou de ficar paralisados pela análise.

No espaço temporal de um ano, que já está a contar, iremos propor um modelo de “governança do mar” que poderá contemplar a criação de uma estrutura permanente, ligeira e flexível, sem implicar excessivos encargos financeiros, mas ao mesmo tempo eficiente e eficaz na articulação das várias tutelas com competências nos “assuntos do mar”

No que respeita às linhas orientadoras de uma estratégia nacional para o mar, o desafio está na quantificação das várias opções em jogo e no apoio à decisão e validação política num enquadramento de desenvolvimento sustentável a nível nacional, europeu e mundial, e, sobretudo, no assegurar que o esforço e dedicação de todos os Portugueses irão determinar, de facto e com carácter permanente a aposta no regresso de Portugal ao Mar.

As acções de hoje terão que continuar no amanhã que pode ser longínquo com o empenho de todos.

As conclusões apresentadas pela Comissão Estratégica dos Oceanos no seu relatório incluem cerca de 250 propostas de acção que, como é natural, são fortemente interdependentes tornando evidentes alguns conflitos de utilização do mar que urge identificar e assumir.

Mas não vamos ficar à espera da aprovação da Estratégia Nacional para o Mar para propor acções.

Estamos já a trabalhar num programa de acções de curto prazo que sem hipotecar a estratégia final que vier a ser aprovada permita reforçar a nossa presença e reconhecimento internacional e desenvolver em todos nós a consciência, as competências e os conhecimentos necessários para agarrarmos as oportunidades e ultrapassar as ameaças que também existem.

Saliento também, que no domínio internacional, Portugal foi conjuntamente com Espanha e França, um dos primeiros países a entregar um contributo para a redacção do livro verde da política marítima europeia, demonstrando assim a sua vontade de articular com os seus parceiros as políticas do mar.

A Política Marítima Europeia pode contribuir para atenuar as dificuldades que as regiões marítimas e periféricas sentem através da valorização das suas especificidades.

É particularmente importante que Portugal mantenha uma voz activa na defesa dos seus interesses, continuando a contribuir de forma empenhada e nacionalmente articulada e coordenada para o desenvolvimento do Livro Verde tirando partido do capital de conhecimento que detém e do reconhecimento que usufrui internacionalmente.

Finalmente, estamos particularmente empenhados com todos os recursos disponíveis para que eventos como este seminário integrado no programa das comemorações do Dia Mundial do Mar, este ano pela primeira vez celebrado conjuntamente com o Dia Nacional do Mar em Portugal, possam contribuir para mobilizar a nossa sociedade para a importância que o Mar tem para Portugal.

ALOCUÇÃO DO SECRETÁRIO DE ESTADO ADJUNTO DA AGRICULTURA E PISCAS

Dr. Luís Medeiros Vieira

Caro Colega de Governo
Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Ilustres convidados
Minhas Senhores e meus Senhores

Gostaria, em primeiro lugar, de agradecer o amável convite que me foi endereçado pelo Exmo Senhor Presidente da Academia de Marinha, para participar nesta Sessão Solene de encerramento do seminário sobre “Pescas e Comunidades Ribeirinhas”, realizado no âmbito das comemorações do Dia Mundial e Nacional do Mar.

Na qualidade de responsável pela área das Pescas não posso deixar de saudar as iniciativas que visam dar maior visibilidade às questões do Mar. Acresce que a Pesca é indissociável das comunidades ribeirinhas que dela dependem e esse aspecto da utilização dos oceanos é também uma preocupação maior deste Governo.

Embora predominando a pequena pesca, que constitui 90% da nossa frota, determinante em termos económicos e sociais, para mais de 150 comunidades piscatórias espalhadas ao longo da costa continental, a importância da pesca portuguesa não se restringe às zonas mais costeiras, existindo também uma actividade tradicional de pesca em águas longínquas, nomeadamente do Atlântico Norte e da Costa Ocidental de África.

Limitações de acesso e de quotas disponíveis nesses pesqueiros, e algumas situações de exploração excessiva dos recursos têm levado a reduções da produção impostas pela legislação comunitária. O recente Acordo Comunitário com Marrocos, embora de menor dimensão que o anterior, constitui uma nova oportunidade de pesca em pesqueiros interessantes para a nossa frota.

A Política Nacional de Pesca está articulada com a Política Comum de Pesca, partilhando o mesmo objectivo principal, ou seja, garantir a exploração dos recursos aquáticos em condições sustentáveis do ponto de vista económico, social e ambiental.

Em matéria de gestão dos recursos, o facto de os mesmos ignorarem as fronteiras nacionais justifica a existência desta política comum em que, à União Europeia compete a gestão exclusiva dos recursos comunitários.

Embora em regime derogatório, tem vindo a ser mantida uma importante regra de acesso que confere aos Estados membros o acesso exclusivo às suas 12 milhas.

Isso significa que, na zona costeira, aquela onde opera a pequena pesca, é pertinente o estabelecimento de medidas de gestão nacionais tendo em vista asse-

gurar melhores condições para o exercício da pesca e a gestão sustentada dos recursos.

Uma dessas vertentes refere-se à verificação do cumprimento das regras e, a esse nível, a actividade desenvolvida pelas Autoridades Marítimas reveste-se da maior importância.

Por outro lado, o reforço da organização e intervenção destas pequenas comunidades piscatórias é indispensável para assegurar, por um lado, a boa utilização dos recursos e, por outro a valorização do pescado.

Num mercado que é dos maiores consumidores de peixe (60kg/per capita), dispendo Portugal de excelente peixe fresco de elevada qualidade, estes atributos do pescado nacional, juntamente com uma oferta diversificada, potenciam a importância da pesca e da aquicultura na economia nacional. A valorização do pescado, nomeadamente do proveniente da pequena pesca, pode contribuir significativamente para aumentar a rentabilidade do sector e, como consequência melhorar as condições de vida dos pescadores.

Desde a Adesão à União Europeia, Portugal beneficiou de programas de financiamento comunitário que permitiram a construção e modernização de embarcações, o abate de embarcações menos viáveis e a re-estruturação da industria e a concretização de inúmeros projectos de carácter científico.

Na área da investigação científica merece destaque o trabalho desenvolvido pelo Instituto de Investigação das Pescas com exemplos notáveis de inovação, de apoio directo ao sector e de transferência de tecnologia, que se reflectem positivamente e não apenas na actividade da pesca mas também ao nível da sustentabilidade do sector.

Os recifes, que ocupam uma extensão considerável da costa algarvia, são um bom exemplo de ordenamento integrado da zona costeira e a estação piloto de aquicultura, que inclui uma componente "off-shore" e uma de moluscicultura, pode impulsionar o desenvolvimento da aquicultura, sector que consideramos de grande relevância dado o aumento crescente da procura.

Actualmente está em discussão o novo Quadro Comunitário de Apoio, o Fundo Europeu das Pescas, para o período 2007-2013. A proposta da Comissão está claramente vocacionada para medidas de redução da frota de pesca e medidas compatíveis com a preservação do ambiente e conservação da natureza.

Tendo em conta as especificidades da pesca nacional e a necessidade de melhorar as condições de competitividade da pequena pesca, Portugal pretende que o novo Fundo Europeu das Pescas contemple:

– A possibilidade de renovação da frota, através da substituição de embarcações activas, respeitando-se globalmente os níveis de referência do Estado-Membro.

– Os apoios à modernização, incluindo a substituição de motores por razões de segurança, de natureza ambiental e de poupança de combustível.

- Um tratamento particular para a pequena pesca costeira e para as frotas das Regiões Ultraperiféricas.
- Os apoios à indústria transformadora e à aquicultura para todos os tipos de empresas, independentemente da sua dimensão.
- Estímulo à entrada de jovens no sector, designadamente através de uma ajuda na compra da sua primeira embarcação.

Constituindo, o desenvolvimento das zonas costeiras um dos objectivos fundamentais, no entender de Portugal, a renovação e modernização da frota são indispensáveis não podendo, no entanto, ser esquecido o ordenamento da orla costeira, que envolve para além da melhoria dos conhecimentos científicos uma maior capacidade de intervenção das diversas entidades competentes, incluindo as autarquias.

Este novo quadro comunitário constitui um desafio sério para o sector e uma última oportunidade para tornar a indústria de pesca mais competitiva e socialmente equilibrada, através da modernização e redimensionamento das unidades industriais, através da inovação tecnológica e da diversificação de produtos, de modo a corresponder às expectativas dos consumidores.

O Governo está empenhado em que o Fundo Europeu das Pescas constitua um vector dinamizador do sector e que procure gerar os equilíbrios conducentes à estabilidade, estimulando a co-responsabilização e uma mais ampla intervenção dos armadores e dos pescadores em todas as vertentes da política de pesca, incluindo a gestão dos recursos, os mercados, a qualidade e segurança alimentar.

As políticas de Pescas e do Mar são indissociáveis. A compatibilização de políticas em prol do desenvolvimento sustentável e do equilíbrio económico e social é uma tarefa inadiável e um compromisso deste Governo.

**SESSÃO SOLENE DE LANÇAMENTO DO LIVRO
RELATÓRIO DO COMANDANTE DO CONTRATORPEDEIRO LIMA,
DE 15 A 31 DE JANEIRO DE 1943**

*Palavras de apresentação do Presidente
da Comissão Cultural de Marinha,
Contra-almirante José Luís Leiria Pinto,
em 14 de Novembro*

A Colecção “Documentos”, que faz parte dos importantes projectos culturais concretizados no tempo do Ministro Pereira Crespo, teve início em 1969 com a “Arte de Guerra do Mar”, famoso estudo do Padre Fernando Oliveira, tendo sido interrompida em 1975, após a edição do seu 160 número. Foram assim publicados, em apenas seis anos, um significativo número de notáveis obras, algumas reedições outras inéditas, referentes às coisas do mar e às actividades náuticas.

Toma agora a Comissão Cultural da Marinha a iniciativa de reiniciar esta Colecção que passará a denominar-se “Colecção Documentos – II Série”, tendo como objectivo dar conhecer documentos inéditos, a maioria pertencente ao acervo da Biblioteca Central da Marinha – Arquivo Histórico, referentes a relatórios de missões, principalmente os cometidos a unidades navais e que são relevantes para a História da Marinha.

O primeiro número da nova Colecção é o relatório do Comandante do Contratorpedeiro “Lima”, Capitão-tenente Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, referente ao período de 15 a 31 de Janeiro de 1943 quando, em plena Batalha do Atlântico, nos revoltos mares açoreanos, salvou a vida a cerca de centena e meia de naufragos, oriundos de dois navios mercantes americanos afundados por submarinos alemães. Em apêndice ao relatório são apresentadas reproduções de fotografias obtidas, na ocasião, a bordo do “Lima” e fotocópias do diário pessoal do seu Comandante, fontes documentais amavelmente disponibilizados por sua filha Ana Maria.

Neste volume é incluída a separata “O Nosso Navio”, igualmente da autoria do Comandante Sarmiento Rodrigues, que não só é uma vibrante exortação à guarnição do “Lima”, como também uma calorosa saudação a todos os que igualmente partilham a honra de embarcar em navios da Armada.

Vários são os escritos publicados sobre o nosso homenageado, entre outros saliento a Colectânea de Testemunhos, editada em 1997, no centenário do seu nascimento e para a qual contribuí descrevendo os privilegiados encontros que tive com o Almirante, o modo notável como exerceu as funções, quando meu ante-

cessor, na Presidência da Assembleia Geral do Clube Militar Naval e quanto do seu exemplo como Homem, Marinheiro e Chefe me influenciaram.

Hoje, na qualidade de Presidente da Comissão Cultural da Marinha não posso de deixar de destacar, embora de um modo muito sucinto, os inestimáveis serviços que o Almirante Sarmento Rodrigues prestou à Cultura dentro e fora da Marinha.

Como Governador da Guiné, criou o seu Centro de Estudos, tendo neste projecto sido seu colaborador directo o então 1.º tenente Teixeira da Mota. Mais tarde activou a Junta de Investigação do Ultramar como Ministro da tutela. Inesquecível e decisiva foi a sua contribuição para o sucesso alcançado nas Comemorações Henriquinas em 1960, durante as quais, por sua iniciativa, se realizou o Colóquio Internacional da História e da Economia do Navio. Foi a partir da experiência e do êxito do Colóquio que formou o Grupo de Estudos de História Marítima, o qual alargado às Artes, Letras e Ciências iria originar a criação do Centro de Estudos de Marinha, o antecessor desta Academia que teve o Almirante como seu primeiro Presidente.

Muito mais se poderia falar sobre este Homem de Cultura, nomeadamente quando Comandante da Escola Naval convidava insignes individualidades a proferir conferências destinadas aos cadetes dos quais eu fazia parte e que nos abriu horizontes culturais que até então nos estavam inacessíveis, mas torna-se necessário apresentar o livro que hoje se publica.

Para falar sobre o período a que se refere o Relatório do “Lima” e da personalidade do seu Comandante como marinheiro e condutor de homens nada mais indicado que um oficial daquele navio, actualmente um distinto Almirante, que participou neste extraordinário feito naval, efectivamente considerado uma referência incontornável para a História da Marinha. Refiro-me ao Almirante Vilarinho a quem tenho o prazer de passar a palavra.

Para falar do Almirante Sarmento e das suas publicações, não se tornaria necessário passar a palavra à escrita, tão viva e presente se encontra gravada na minha lembrança: excepcional marinheiro, condutor de homens, e escritor.

Tive durante a minha vida profissional vários excelentes Comandantes, com quem muito aprendi.

Também tive Imediatos de qualidade que completaram esta aprendizagem. Considero que ser Imediato é a mais difícil tarefa na Marinha.

Tive um ou outro Comandante de que só posso dizer não eram para servir de modelo. Com estes também aprendi que não era de seguir o seu exemplo. O Almirante Sarmento Rodrigues tem um lugar à parte entre todos com quem lidei. Sempre foi a minha referência quando tinha que tomar uma decisão. Se tinha dúvidas, pensava no que o Almirante faria naquele caso e sabia que estava no rumo certo. Quando mais tarde comandei navios procurei que o navio fosse conduzido de forma a ser um navio feliz, como o Almirante conseguira que o Lima o fosse.

O então Comandante Sarmento não me era desconhecido. Tinha pertencido à guarnição do REPUBLICA de que o meu Pai, capitão-tenente Eduardo Vilarinho era Imediato, quando esse então cruzador, acompanhou a travessia do Atlântico Sul, pelos aviadores Gago Coutinho E Sacadura Cabral, desde Lisboa até ao Rio de Janeiro. Ficaram amigos e tinham estima e consideração mutuas. Tinha-o até encontrado uma vez no Café Martinho, onde se reuniam os oficiais de Marinha e onde verifiquei que era tratado com amizade e apreço.

Apresentei-me no LIMA em Setembro de 1941 e aí permaneci até Outubro de 1943.

Passarei agora a ocupar-me do Relatório que fui incumbido de examinar. Julgo no entanto que, para que se tenha bem a noção de como o Comandante conseguiu formar e educar a guarnição que tão bem soube enfrentar temporais de invulgar violência, é preciso voltar um pouco atrás para se avaliar a acção do nosso Comandante.

Saímos de Lisboa em 11OUT41, rumo a Ponta Delgada. Era a primeira comissão nos Açores, tanto do Comandante, como minha. Logo em 25NOV41 largámos para a ilha do Pico a fim de recolher 30 náufragos do navio inglês ASHBY, que entregámos no pacote CARVALHO ARAUJO, que os trouxe para Lisboa.

Daí seguimos para a Horta, onde foi a base do navio.

Ora o Consul inglês nessa cidade demorou três dias a vir a bordo agradecer o nosso esforço.

Estava de serviço e o Comandante recebeu-o ao portaló. E mal ele pisou o convés, o Comandante disse-lhe: “Viva senhor Consul, já estava à sua espera há três dias.” O Consul entupiu, e deve ter aprendido a lição. E eu pensei: “Toma, que já almoçaste.” E fiquei contente por ver a firmeza do Comandante e ainda a forma prazenteira como o transmitiu ao Consul, o que mais o atrapalhou ainda.

Na Horta não ficamos muito tempo inactivos. Largámos para o mar, percorremos todas as ilhas dos Açores e reconhecemos todos os seus portos e fundeadouros.

Excelente treino para os oficiais e toda a guarnição e para mim que era encarregado de pilotagem.

Tratava-se de elaborar o primeiro Roteiro do Arquipélago dos Açores.

Merece a pena transcrever o que Sarmento Rodrigues escreve na apresentação desse livro.

“Os Açores são uma boa escola de marinheiros. Temporais ao largo e nos portos e abundantes oportunidades de belas manobras de amarrações, demandas de fundeadouros acanhados, navegação entre as ilhas a rastejar as pontas – tudo se conjuga para dar prazer a quem, dispondo de um navio forte, veloz e eficiente, gosta da sua profissão.”

Infere-se que se tem um navio como o LIMA, forte, veloz e eficiente. Mas vai-se mais além. Nem todos os navios o são. E será preciso sabê-los manobrar como eles são, com as características que têm.

É tal e qual como conduzir uma mulher, conhecer o seu carácter, e levá-la a fazer o necessário, não vencendo-a, mas convencendo-a.

Não é por acaso que os ingleses se referem a um navio, como a um ser feminino, uma SHE. E ainda dizem mais: “A ship under sail, a man in complete armour, a woman with a great belly are three of the handsomest sights.”

Mas também: “A ship, and a woman are ever repairing.”

Nestas curtas linhas está implícito tudo o que é preciso para bem comandar um navio. O prazer que se sente ao fazê-lo, e que se deve manobrar um navio como ele é, e não como gostaríamos que fosse e o gosto pela profissão.

Durante a recolha dos elementos para elaboração do Roteiro, Sarmento Rodrigues não deixou de contactar com as mais diversas pessoas que viviam nas Ilhas, o que sempre tomou a peito.

Há ainda que salientar que o Roteiro era de premente necessidade elaborar-se, que a Missão Hidrográfica ainda não o pudera fazer, e estranho que ninguém tivesse tido a ideia de o fazer, e tinham passado por lá muitos navios. Há ainda um facto que merece relevo, pois muito contribuiu para melhorar o adestramento do navio.

Quando voltámos à Horta caiu sobre o porto violento temporal, que obrigou a

amarrar o LIMA de popa e proa solidamente. Durante dias o pessoal ficou a quartos e não houve comunicações com a terra. Não era tentar sair para o mar, pois a vaga e o vento tornariam a manobra muito arriscada e só admissível no caso de haver vidas a salvar.

Amarrado ao cais estava um mercantão alemão, que depois foi adquirido por uma empresa portuguesa e passou a ter o nome de “SETE CIDADES”.

Pois num destes dias pelas 1600, partiram-se as amarras que seguravam a proa do mercantão ao cais e ele tinha fortes probabilidades de vir abalroar o LIMA.

Se isso acontecesse, o bombordo do LIMA sofreria grossas avarias.

Tinha acabado o meu quarto e descansava no camarote quando um grumete me bateu à porta e me disse que o Senhor Comandante mandava que fosse imediatamente para o convés porque vinha um navio abalroar-nos. Estava acordado e vestido e saltei rapidamente do beliche e quando cheguei ao convés vi que o SETE CIDADES muito provavelmente viria contra nós. Já lá estava o Comandante que me perguntou o que é que eu pensava. Ainda estremunhado, respondi que achava que o mercantão viria contra nós, mas que o aguentaríamos. Percebi depois que não era bem isso o que o Comandante queria ouvir. De resto, disse-mo mais tarde, esperava que eu lhe dissesse que tal não aconteceria.

E não aconteceu, porque à última hora os pilotos conseguiram passar outros cabos e lá atracaram outra vez ao molhe.

A tempestade passou e fomos mandados outra vez para Ponta Delgada. Aí apareceu um destroyer inglês que entrou no porto para fazer reparações urgentes. Calhou-me ir fazer a visita preliminar de cumprimentos. O navio mais antigo que estava no porto era o DOURO, comandado pelo Comandante Negrão Neto, que me enviou um questionário, bastante curioso, para eu preencher depois da visita. Não me lembro do nome do navio inglês, mas tivemos belíssimas relações com eles, visitas de câmaras, etc., e até nos mandaram um protocolo em que se estipulava que quando nos voltássemos a encontrar beberíamos grandes quantidades de whisky e vinho do Porto. Não aconteceu, mas desta vez as bebidas foram ingeridas com exagero. Ficou memorável a última visita de câmara que fizemos ao inglês. Lá fomos, os que não estavam de serviço e também o Imediato, que se sentiu bem com o ambiente. Quando este voltou a bordo relatou ao Comandante o que se passara e que até tinha havido empurrões.

O Comandante mandou chamar os oficiais que tinham ido à visita, muito discretamente, e quando chegou a minha vez disse-me muito cortesmente que era preciso cuidado nestas reuniões, pois podiam resultar situações desagradáveis. Senti que estava constrangido e que não estava à vontade. Até diria que pensava como eu, mas que não o podia dizer, e que até achava que o Imediato não devia ter ido à visita e tendo ido, se devia ter calado e retirado a tempo.

Contei este episódio para dar um exemplo da galhardia com que o nosso Comandante nos tratava.

Mas a visita do navio britânico, ainda teve outra consequência. Entreguei o

relatório da visita preliminar ao meu Comandante, que o enviou ao Comandante do DOURO, e depois disse-me que fosse a bordo desse navio porque o Comandante tinha gostado dele e queria falar comigo, e que quando voltasse o contactasse.

Lá fui, um pouco intrigado, e respondi ao que o Comandante Negrão Neto me perguntou. O relatório era bizantino, mas lá me safei. No fim da entrevista diz-me o Comandante do DOURO: “Quando chegar a Lisboa queria que fosse para a Escola de Mecânicos.” Respondi que me sentia muito bem no LIMA e que não era voluntário. Quando voltei ao meu navio o Comandante Sarmento, disse-me: “Ele que nem pense nisso.”

Os tempos passaram, destaquei do LIMA, fui comandar mais tarde o patrulha ALBÉRIA e quando fui exonerado era Director do Pessoal o Comandante Negrão Neto. E assim ao fim de quatro anos desta conversa, lá tive que ir parar à Escola de Mecânicos. Continuava a não ser voluntário, mas não tive outro remédio! Se conto estes episódios, quase anedóticos, é para mostrar a galhardia e bom senso com que o Comandante Sarmento Rodrigues conduzia o seu navio e os seus homens e formara uma guarnição que ao ser submetida a um mar e vento tempestuosos soube fazer o seu dever e tinha capacidade para isso.

A 16FEV42, regressávamos a Lisboa. Houve uma mudança quase total dos oficiais. Nos sargentos e praças foi menor. Isso fez que o espírito de navio se não perdesse e a guarnição mantivesse a excelência da sua preparação.

Veio para o navio desempenhar o cargo de Imediato, o então primeiro-tenente Boaventura Pereira Gonçalves. Já tinha servido sob as suas ordens e tinha aprendido muito com ele. Como esperava, veio a ser um dos três grandes Imediatos que tive e era notável a maneira como sabia lidar com os homens e compreendia os seus problemas. Era justo e humano.

Embarcou também um novo Chefe de Máquinas, o primeiro tenente engenheiro maquinista Adriano Fernandes, Júnior, que iria ter uma árdua tarefa, quando o navio enfrentou ventos de grande violência o que o Comandante Sarmento tão claramente assinalou no Relatório que passaremos a descrever.

Mas antes ainda houve nova comissão nos Açores.

Sáimos de Lisboa em Junho de 1942, e a 26OUT42, regressámos à Base Naval do Alfeite.

Não se passou nada de excepcional: recolhemos 24 naufragos do paquete inglês AVILA STAR, com a novidade de um deles ser uma mulher.

O Comandante com a sua cortesia proverbial alojou-a na sua camarinha e passou a viver no camarote da ponte.

Esta comissão teve a grande vantagem de permitir que a nova guarnição atingisse a eficiência da anterior.

No regresso a Lisboa escalámos Angra do Heroísmo, Horta, Santa Cruz das Flores e Funchal, o que o Comandante aproveitou para dar mais uns retoques no Roteiro.

Já tinha outro projecto tendente a estreitar a relação do LIMA com Viana do Castelo. Isso foi acompanhado por um livro, a que nos referiremos oportunamente.

Foi uma publicação preparada nessa altura e publicada em fins de 1943. Tem para mim um significado muito especial. O Comandante Sarmento encarregou-me de redigir três das biografias. Não me julgava capaz disso, pois era um trabalho que exigia muita pesquisa, mas o Comandante convenceu-me. Foi o primeiro escrito meu que foi publicado. Depois, para vosso mal, tomei-lhe o gosto!

O Comandante realizou ele próprio a primeira pesquisa e escolheu os heróis que deveriam ser descritos no livro que teria o título “O RIO LIMA E OS SEUS HERÓIS”.

Saí do LIMA, e o Almirante foi governar a Guiné, e nunca mais houve oportunidade. Só fui a Freixo de Espada à Cinta, quando das Comemorações do Centenário do Nascimento do Almirante.

Chegou a altura de apontar quais os pontos essenciais do Relatório que estamos a apresentar, mas é indispensável lê-lo na totalidade para se ficar com uma ideia correcta.

A primeira reflexão a fazer é examinar a dúvida que o Comandante exprime da necessidade de ter a bordo oficiais especializados. Acaba por afirmar que os oficiais especializados são uma necessidade a bordo. Tem toda a razão. Direi mesmo que foi uma decisão lamentável dum Superintendente dos Serviços do Pessoal, que ainda se manteve 3 a 4 anos.

Com a saída do Chefe dos Serviços de Artilharia, oficial especializado, passei a exercer essas funções. Tinha sido durante dois anos Adjunto dos Serviços de Artilharia do GONÇALO VELHO; e com o meu Chefe, o então segundo tenente Silva Braga, grande oficial e grande amigo, obtive prática, tive treino intensivo, estudei os Manuais. O oficial Imediato, também aperfeiçoado em artilharia fora meu instrutor, e sentia-me à vontade. Mas isso tudo foi um acaso. O Comandante tinha razão: os oficiais aperfeiçoados são uma necessidade a bordo.

Os tenentes de Marinha, acabavam de ser promovidos.

Só eu o mais antigo, é que tinha três anos neste posto e navegara bastante.

Verifiquei mais tarde numa situação semelhante que havia até vantagem em ter oficiais recém promovidos. Era mais fácil instruí-los a não terem vícios que outros já lhe tivessem transmitido.

A grandeza de alma do Comandante ficou demonstrada logo à partida. Um oficial e uma praça tinham situações familiares delicadas, com essa antecipação da partida do navio para os Açores. E pôs-nos à vontade para ficarmos em Lisboa. Ambos recusámos. A minha filha acabou por nascer antes da partida, a praça conseguiu casar também antes. O LIMA era o nosso navio e tínhamos que partir com ele. E há qualquer coisa que me diz, que era aquilo que o Comandante esperava de nós. Já o conhecia bem, e apreciei a sua proposta.

O tempo não estava de feição: as depressões sucediam-se e vinham dos Açores até Lisboa ao nosso encontro. Acabámos por largar da bóia do Q.N.G., às 0030 de 15 de Janeiro. E diz o Comandante: “Não fiz faina”. Isto é significativo. Sabia que tinha uma guarnição bem treinada e confiava nela.

Sáímos a barra com bom tempo, mas foi sol de pouca dura. Como se diz no ofício de envio do Relatório ao Almirante Major General da Armada “de Lisboa a Ponta Delgada suportámos um temporal que nos causou importantes e estranhas avarias”. Citamos como exemplo, que o fundo do paiol de géneros. tinha a chapa amolgada entre cavernas, do lado de BB e dois grampos, dos quatro que evitam que a alça directora salte fora da sua posição, partidos. O convés foi completamente varrido pelo mar e vários volumes que nele estavam, bem amarrados, caíram ao mar.

Como Chefe dos Serviços de Artilharia foi a perda dos dois grampos que mais me preocupou durante toda a comissão:

A aterragem também apresentou dificuldades. A ilha não aparecia. Estava ali ao pé escondida na neblina. Só avistámos a ponta Arnel às 0835, isto é duas horas depois do que deveria ter acontecido.

O perigo era podermos ter na proa as Formigas e ainda havia que recear o baixo, Dollabarat. Avistada a ponta do Arnel, os perigos estavam ultrapassados e às 1100 desse domingo amarrávamos ao cais de Ponta Delgada.

Reparadas as avarias, que disso eram susceptíveis, o navio estava pronto, e largou de Ponta Delgada às 1920 de 26 de Janeiro à procura de náufragos do navio americano “CITY OF FLINT”. Recolhemos 30. Até à recolha dos náufragos (dia 28) o mar e o tempo tinham sido sempre bons.

Continuámos as buscas, pois sabíamos que outro navio americano, o “CHARLES PINCKNEY” também tinha sido afundado. No dia 30 de Janeiro lançámos ao mar o cadáver dum náufrago que tinha falecido já a bordo do LIMA. Foram-lhes prestadas as honras devidas e o Comandante proferiu em português e em inglês as palavras adequadas. Foi uma cerimónia simples e com dignidade.

Não encontrámos mais náufragos.

Na manhã do dia 30 o mar foi crescendo e às 1400 já era mau. Continuou crescendo e por haver escassez de nafta fizemos rumo a Ponta Delgada. O mar era de popa e engrossava sempre; o vento, força 7, mas rondando do WNW ao WSW e SW.

O Comandante tomou então uma decisão arrojada: foi aumentada a velocidade, procurando avançar mais do que a vaga de popa. Esta decisão impunha-se pois tínhamos a bordo cerca de 300 pessoas, escassez de comida e de nafta.

Chegámos a atingir as 300 rotações = 26 nós. O mar corria da alheta de EB. Assim navegámos cerca de uma hora. O navio dava guinadas de 40° para EB. O governo era difícil.

Foi então que o LIMA foi presa duma grande vaga e começou a guinar para EB, e nem todo o leme o detinha. Adornava vagarosa e firmemente mais e mais. O Comandante manda parar a máquina de estibordo. Mas tinha já sido parada pois o hélice estava fora de água, e, nas máquinas recearam que se avariasse gravemente. Com isso o navio adornou ainda mais, O Comandante não o sabia e repetiu ordem e logo a seguir dá outra: Pára as máquinas, pára as máquinas! Com firmeza, numa voz tão calma como se estivesse a ter uma conversa banal. Finalmente o navio foi-se endireitando, e acabou por parar.

Um caso semelhante aconteceu no Pacífico com 2 contra torpedeiros americanos: HULL – adornou 72° naufragou e salvou-se parte da guarnição; SPENCER – adornou os mesmos 72° – ninguém se salvou.

A primeira preocupação foi saber se tinha caído algum homem ao mar. Felizmente não! O imediato chegou a ponte e garantiu que ninguém tinha ido borda fora. Só então o Comandante pôde ficar tranquilo. Seria extremamente difícil salvar alguém nestas circunstâncias. O Mar tinha arrasado tudo o que havia a BB, até as embarcações. O Comandante, indomável, pretendia que sim, mas seria extremamente difícil!

Quando o navio finalmente parou, todos os oficiais acorreram à ponte para saber o que o Comandante precisava deles. Disse-lhes que fossem para os seus alojamentos para não causar alarme na guarnição. Havia apenas uma praça com uma perna partida, e um naufrago com feridas na cabeça.

Duma forma geral o pessoal manteve-se calmo, salvo raras exceções. Houve um cabo electricista que ficou muito perturbado e só dizia: Tudo isto é culpa do quintanista e quero voltar para Lisboa de comboio. O Chefe de Máquinas lá o vigiou. O quintanista era o Comandante, que usava uma capa curta, como os oficiais desse tempo, e que ele equiparava à de um estudante.

Logo que foi possível rumámos para demandar Ponta Delgada. E lá íamos progredindo, mas à medida que caía a noite a visibilidade reduzia-se e pouco depois das 2100, o Comandante resolveu passar à capa, de proa ao mar e afastar-se da terra. Virar o navio poderia ser arriscado, mas tudo correu bem e prosseguimos a velocidade reduzida. Estavam três oficiais na ponte: um à agulha magnética e dois a cada telégrafo.

Perto das 0115 de 31 Janeiro o navio desgovernava. Os telégrafos não funcionavam, e os contadores de rotações estavam em zero.

As máquinas tinham parado!

As caldeiras tinham-se apagado, porque no tanque de nafta que estava ao serviço tinha entrado água salgada, tanto os respiradores dele tinham estado debaixo dela. E era preciso esgotar o tanque até à última gota.

Estar a boiar no meio de um mar turbulento e de um vento ainda forte era o máximo que nos podia acontecer! O vento rondara e o navio aproou à mediania destas duas forças. Não dava grandes balanços e não se enxovalhava muito. Tudo sucedia como os manuais indicavam. Experiência única e que provava a teoria de que um navio parado e com anteparas e escotilhas fechadas se comportava como uma bóia e só correrá perigo, se houver erro humano.

Os oficiais acorreram de novo à ponte e o Comandante mandou-os seguir outra vez para os camarotes.

Os tenentes Rocha Calhorda e Victor Sousa Uva quando voltavam para os respectivos camarotes e passaram à porta do camarote do tenente A.N. Gomes Rebelo, viram tudo espalhado pelo chão e ele enjoado que nem uma pescada e tiveram a ideia diabólica de lhe dizer: “Rebelo, as máquinas pararam e vamos ao

fundo; viemos despedir-nos de ti.” Resposta dele: “É melhor assim, isto é insuportável”.

Cerca das 0320 começámos a demandar Ponta Delgada. Aumentámos a velocidade para 14 nós. O vento soprava fortíssimo de NW e o mar já cavava do mesmo lado. Continuava a ser difícil governar o navio. Às 0535, no meio de aguaceiros avistou-se o farol da Ponta de Ferraria muito aberto por BB. Estava ganha a partida. Às 0730 entramos no porto. Tínhamos nos tanques menos de 40.000 litros de nafta utilizável. Às 0900 do dia 31 de Janeiro estávamos amarrados e tudo parado.

Em Ponta Delgada recebemos a visita do Comandante Naval, Comandante Francisco Penteado, oficial de grande prestígio, que ficou impressionado com o estado do navio. Não era de espantar, mas difícil de imaginar: De 23 a 30 de Janeiro, tínhamos navegado 1.500 milhas quase sempre com mar tempestuoso e ventos muito fortes.

Uma vez em Ponta Delgada a primeira preocupação foi reparar, o que era reparável. Só aí descobrimos que outro perigo nos tinha ameaçado: no paiol de munições algumas granadas estavam espalhadas pelo chão e fora do seu lugar. Bem sei que havia um dispositivo que não as deixaria rebentar, mas se ele se avariasse, iria tudo pelos ares. E não haveria ninguém para contar a história.

A segunda prioridade do Comandante era sair para o mar, quanto antes, para que a guarnição retomasse a confiança no navio. Por isso largámos para Vila do Porto, onde tinham ficado retidos pelo temporal vários oficiais do Exército. Foi uma sábia decisão.

Tivemos bom tempo durante a travessia até Santa Maria, talvez um pouco de vento. A certa altura avariou-se o interceptor da peça de 120 mm, n.º 2, e mandei lá o sargento artífice, bom profissional, ver o que se passava, e este disse-me que estava muito vento. Percebi o que ele sentia e acompanhei-o até à peça. Tudo entrou na normalidade.

O cabo electricista, a que já me referi, foi examinado por uma Junta de Saúde e mandado para Lisboa, onde foi passado à Reserva. Não era capaz de aguentar uma situação de grande tensão.

Julgo de acrescentar, embora não conste do Relatório do Comandante, o que se passou à chegada a Lisboa. O tempo foi geralmente bom, mas no Tejo havia forte corrente, mareta, e tendo chegado às 0800 de 23 de Março, tivemos que fundear no Mar da Palha e só conseguimos amarrar à bóia do Q.N.G., às 1700. Um último contratempo, aborrecido para nós e para as famílias que nos esperavam, mas sem perigo.

Mais um pormenor que nos fará descrever melhor quilate do nosso Comandante. Contava permanecer muito tempo ainda no LIMA, era evidentemente do meu agrado, mas não aconteceria assim. Em Setembro de 1943, quando intervinha num exercício de carregamento da peça n.º 2, parti um dedo mínimo da mão direita. Houve imprudência minha e atrapalhação da praça que fechava a calha. Conduzido ao Hospital de Marinha, houve um episódio jocoso. O médico de serviço contava

uma anedota, e perguntou-me se o meu caso era urgente. Disse que não. Quando acabou a anedota e viu do que se tratava, lá me pediu desculpa. Fui entregue aos cuidados do Dr. Rego, que me tratou primorosamente, mas levaria algum tempo até poder servir-me da mão.

O LIMA preparava-se para nova comissão e tive que desembarcar até estar bom.

O Comandante Sarmento preocupava-se com o pessoal que servia sobre as suas ordens. Um dia encontrou-me na Sala da Balança, disse-me que já tinha colocação para mim e para o tenente Calhorda que me pusesse bom depressa, pois me indicara para seguir dentro de duas semanas, para Inglaterra, onde iria frequentar um curso de Asdic. Fiquei feliz, o Dr. Rego achou que estaria bom e em Novembro parti para a Escócia. Aqui está como um incidente sem importância, muda a carreira dum oficial. Até ser oficial superior, passei do campo da artilharia para o da luta anti-submarina. E só contei este episódio para mostrar a forma como o Comandante Sarmento tratava sempre os seus subordinados.

Ainda há que acrescentar alguma coisa sobre a forma exemplar como o Comandante Sarmento Rodrigues conduziu o seu navio através das tormentas que enfrentara.

Pois houve alguns “camaradinhas” que achavam que tinha sido ousado demais. Só me resta dizer que se alguém dessa ínfima minoria, fosse então o Comandante do LIMA, eu não teria sentido a segurança e a confiança que então tive. Disseram-me que tinha tido muita sorte. E eu direi: Tem sorte quem a merece e citarei um provérbio. Quem souber o que é a sorte, sabe o que é Deus, sabe o que é tudo.

E, para terminar esta análise, cito uma frase que o Almirante Sarmento Rodrigues dizia: “A Marinha não gosta, de gostar.”

O ESCRITOR

Chegou agora a vez de falar do “NOSSO NAVIO”. Bastará dizer: “É um livro que espelha o amor pelo seu navio, pela sua profissão, pela Marinha pela Pátria, numa forma simples, clara, admirável.”

Deveria ser completado por um outro, escrito por alguém, que tivesse servido sob as suas ordens. Ninguém o poderia ter feito na altura, pois pareceria uma bajulação pouco elegante, enquanto se servia sob o seu comando.

Como sou o único sobrevivente dos oficiais do LIMA atrevo-me a indicar o que julgo que podia e deveria ter escrito o livro que com o título “O NOSSO COMANDANTE”.

Comandar é difícil. Manobrar um navio tem alguma parcela de ciência, que se pode aprender com prática. Mas é também uma arte que se tem, que nasce com a pessoa, uma vocação. É ainda para quem gosta da sua profissão, um grande prazer, que nos faz sentir totalmente realizados.

O NOSSO COMANDANTE

Um Comandante precisa de ter confiança em si próprio: só assim pode confiar nos outros.

Tem que sentir que cada homem é um mundo. Há homens melhores que outros, mas em todos há qualquer coisa dentro deles, qualquer coisa que é boa. Quem comanda tem que saber realçar qual é essa particular aptidão, e tirará dele o rendimento máximo.

Um Comandante tem que ser tolerante para com os seu subordinados, sem por isso procurar ser popular. Os deputados pela proa nunca souberam comandar. Tem que ser firme, calmo, sensato, sabedor e impor-se por si próprio, que não pelos galões. Tem que ser ousado, quanto baste, quando o for necessário, porque: *“Audaces fortuna juvat.”*

Um Comandante tem que ser distante, sem deixar de conviver com os seus subordinados. O isolamento é o preço que se paga quando se sobe na hierarquia.

O nosso Comandante, por isso toma as suas refeições nos seus aposentos. De vez em quando, convida um ou outro dos seus oficiais, e vai à câmara deles quando é convidado.

E permitam-me que diga, que assim não coarcta um quase direito dos oficiais. que é o de o criticar.

Se tiver sentido de humor terá a sua tarefa facilitada. É um dom que permite muitas vezes resolver situações delicadas.

O nosso Comandante tem todas estas qualidades positivas em alto grau. Por isso o Almirante Manuel Maria Sarmento Rodrigues, conseguiu que o LIMA fosse um navio eficiente e orgulhoso de bem cumprir.

Foi um mestre, um exemplo e um modelo para todos os Comandantes que souberam prestigiar a Marinha.

NÁUFRAGOS

Durante o tempo em que foi comandado pelo Almirante Sarmento Rodrigues, o LIMA recolheu 228 náufragos.

A maioria eram britânicos, a seguir vinham os americanos, e ainda houve um alemão que transportámos para Lisboa.

Os britânicos foram a maioria e o seu desejo de regressar a Inglaterra para continuar a combater o inimigo era bem evidente. Os americanos tinham, em geral um espírito semelhante a disputar um encontro de baseball. Queriam continuar o combate mas de uma forma diferente. O tempo que demorava entre o salvamento e o próximo embarque, era para eles uma espécie do intervalo entre uma época de jogos e a próxima.

Do JÚLIA WARO HOWE, salvámos um oficial do Exército que chegou fardado, mas sem sapatos e insistia em se apresentar ao Comandante. O Comandante

concordou, embora o que menos queria saber era que ele era oficial do Exército. Levei-o à ponte já com instruções para o “despachar” o mais depressa possível.

Assim foi, e a razão era simples: – era inconveniente saber-se que era um oficial de carreira, pois poderia complicar o seu transporte para Lisboa, e sobretudo o seu internamento. Convinha que desaparecessem depressa, pois eram um encargo para Portugal.

Do JULIA WARD HOW, mantive relações pessoais com o Valentine Schwarzmann, até ele morrer e cheguei a visitá-lo na sua casa de Long Island, estado de Nova York, quando vinte anos mais tarde prestei serviço no SACLANT em Norfolk, VA.

Era filho de um alemão, que na 1.ª Guerra Mundial combateu contra os americanos, e depois da guerra emigrou para os Estados Unidos. O filho combateu pelos Estados Unidos contra a Alemanha na 2.ª Guerra Mundial. Era um homem bem formado e um bom amigo. Houve outro, também náufrago do mesmo navio, chamado Oliver Park, que procurou sempre a minha companhia. Era simpático, mas uma pessoa instável. Ainda me visitou no SACLANT. E fez-me uma proposta curiosa: – ofereceu-me um emprego na sua companhia de seguros. Não sabia, nem queria saber nada de seguros, e não queria deixar a Marinha, nem ir viver na América. Tinham toda uma característica: Tudo aquilo que salvaram quando entraram para as baleeiras, consideravam sua propriedade pessoal, e insistiam em oferecer-nos objectos como binóculos, revólveres, e até sextantes. Eram persistentes e incómodos com isso, e não aceitavam a nossa recusa.

O náufrago alemão, fomos buscá-lo à ilha do Pico. Era oficial imediato dum submarino alemão, avariado por uma corveta inglesa no Canal de S. Jorge. O submarino ainda veio à superfície, mas depois afundou-se. Isto passou-se em Outubro de 1942.

Era um grande nadador e salvou-se nadando 3 milhas, e veio encalhar numa praia da Ilha do Pico. Encalhar é mesmo o termo, pois foi encontrado inconsciente quando foi preso. Não me lembro, nem me quero lembrar do seu nome. Nazi convicto, talvez S.S. tinha uma falta de senso incrível.

Passava a vida na câmara dos oficiais a ouvir rádio, e só nos dizia que andássemos sempre a velocidade superior a 18 nós, porque como o navio era de construção inglesa, era natural que fôssemos torpedeados, se o não fizéssemos. Simpático, não é!

Levá-mo-lo até Lisboa, e nas escalas que fizemos, houve uma no Funchal. Eu, como falava alemão tinha-o sempre à perna. Quando fui a terra disse ao Vila Real: – “Vamos almoçar no café do judeu austríaco, que serve umas belas salsichas.” Ele percebeu, embora falássemos em português. Então, de dedo em riste, disse-me que o dono do café ou era judeu, ou austríaco. Não podia ser as duas coisas.

Voltei a dizer: – “Vamos ao judeu austríaco não me comovi”.

Mas penso, que se a Alemanha tivesse ganho a guerra, talvez viesse a pagar a minha falta de espírito ariano...

Há pessoas para quem a duração da vida, não permite realizar tudo aquilo que

se propõem. Depois de sair do LIMA o Almirante Sarmiento exerceu Altos Cargos e prestou distintos serviços ao País, nas mais diversas capacidades. No decurso dessas actividades não lhe permitiu ser Chefe do Estado-Maior da Armada. Não se pode fazer tudo numa só vida!

Foi a Marinha a grande perdedora. O Almirante Sarmiento Rodrigues publicou imensos livros, proferiu variadíssimas conferências, sempre com brilho e não realçaríamos o seu valor como escritor, se não referíssemos rapidamente alguns pontos altos desta sua actividade.

No livro Comemorativo do Centenário do seu Nascimento, é imperioso destacar dois depoimentos.

Um encontra-se na “História da minha prisão”. Acontecimento injusto e vexatório é um documento que pela isenção, por não o verberar nem mostrar rancor, define a sua inteireza de carácter, pois a mais forte recriminação que escreve, é classificar todos os insultos e enxovalhos que lhe quiseram fazer, como: – “rapaziadas”. Grande carácter!

Afirma ainda: Tudo o que nos acontece é para nosso bem.” Não serei eu que o contradigo mas acrescento: Nada acontece por acaso, e mesmo que seja mau e indigno, dá-nos mais força para enfrentar o futuro.

Outro texto do mesmo livro que nos encantou foi: “Senhora Menina”. É uma história verdadeira, mas pode muito bem ser considerado um dos mais belos contos modernos, escritos na nossa língua.

Para terminar, mais uma breve incursão nos seus escritos.

O Almirante proferiu a rematar uma conferência, não sei onde, nem quando, o seguinte:

“Se o Mundo fosse dirigido por oficiais de Marinha e por mulheres seria um Mundo melhor.”

E sê-lo-ia com certeza, e até mais colorido.

Já é mais que tempo de terminar: Só uma nota final. O Almirante

Sarmiento Rodrigues foi meu mestre e amigo. Isso tem a ver com a grande consideração que me merece. Foi mestre da Marinha.

Mas teremos que dizer bem alto: é de oficiais como este, que a Marinha e o País precisam. E de quem saiba ser fiel à nossa divisa:

A PÁTRIA HONRAI QUE A PÁTRIA VOS CONTEMPLA

Os tempos que vivemos são difíceis para todos. A própria Independência da Nação parece estar ameaçada. As Forças Armadas nem sempre são tratadas como merecem. E citando a frase do Almirante Sarmiento Rodrigues, já atrás referida, “A Marinha não gosta, de gostar”, direi:

“Aqueles que mais devem às Forças Armadas, nem sempre as respeitam. Não gostam, de gostar delas!”

LANÇAMENTO DO LIVRO *O CABO DA BOA ESPERANÇA E O ESPÓLIO NÁUTICO SUBMERSO*

*Comunicação apresentada pelo autor,
Académico José Malhão Pereira, em 22 de Novembro*

Antes de mais, quero agradecer à Academia de Marinha, e muito particularmente ao seu Presidente, o Senhor Almirante Ferraz Sacchetti, por ter promovido a publicação deste modesto trabalho, que corresponde em grande parte ao relato da nossa deslocação à África do Sul, para participar numa Conferência organizada pelo recém-formado Centro de Estudos Náuticos Portugueses.

Foi esta deslocação em boa hora promovida pelo Senhor Almirante Chefe do Estado Maior da Armada, por proposta da Comissão Cultural da Armada e pela Academia de Marinha.

O Centro de Estudos Náuticos Portugueses foi formado muito recentemente por um grupo de entusiastas Sul-africanos, amantes da arqueologia subaquática e da história do seu país, com o propósito fundamental de estudar os inúmeros naufrágios Portugueses existentes nas suas costas, pelo que promoveram a realização desta primeira Conferência, estando já programada a segunda para Agosto de 2006.

A primeira parte do livro inclui o Relatório que endereçámos à Academia de Marinha, tendo anexo o texto da Conferência que apresentámos em Port Edward no dia 8 de Agosto do ano transacto.

A segunda parte inclui dois trabalhos que correspondem à nossa participação em dois *Seminários de História Indo-Portuguesa*, realizados em Nova Delhi (em 1998), e na Bahia de Todos-os-Santos (em 2000), que se arriscavam a não ter divulgação, visto que os organizadores destes eventos não conseguiram, até à data, elaborar as respectivas Actas.

Como Vossas Excelências certamente repararam, o livro não é muito volumoso, apesar de corresponder a três estudos e um relatório. Mas muitos de vós estão habituados a elaborar estudos desta natureza ou similares, e têm a perfeita noção a quantas horas de trabalho intenso correspondem estes trabalhos, de apenas 20 a 40 páginas, mas que só são elaborados definitivamente depois de investigação prolongada em arquivos, bibliotecas, fontes bibliográficas, e de crítica a outros trabalhos similares.

E certamente muitos de vós já tiveram a frustrante sensação de que todo esse trabalho foi inglório, uma vez que ao não ser publicado, ficou limitado a ser divul-

gado apenas pelos assistentes da Conferência, Seminário ou Colóquio, que até, possivelmente, como acontece muitas vezes, nem sequer ouviram o que se disse por estarem distraídos, muitas vezes até, distraídos profundamente.

É por isso que agradecemos vivamente ao Senhor Almirante Ferraz Sacchetti, por ter concordado com a nossa sugestão de se terem incluído os referidos dois trabalhos dos Seminários de Nova Delhi e da Bahia, que além disso, estão relacionados com as viagens Portuguesas pelo Cabo da Boa Esperança.

Aproveitamos também a oportunidade para chamar a atenção de Vossas Excelências para a necessidade, que cada vez se sente mais, de publicar trabalhos em Inglês, uma vez que esta é actualmente a língua veicular universal. Só assim, se poderá divulgar muita da nossa historiografia, que muitas vezes não é citada por ser desconhecida, originando, por parte de historiadores menos cautelosos, uma interpretação errada ou deturpada da nossa história.

Vamos em seguida dar uma ideia breve sobre o conteúdo do livro, começando pelos dois trabalhos finais e terminando com algumas considerações mais detalhadas sobre a nossa expedição à África do Sul e à Conferência em Port Edward e aos naufrágios de navios Portugueses naquelas inóspitas costas.

O último trabalho, *The Harbour of Pandarane. An Important Harbour on the Coast of Malabar*, apresentado em Nova Delhi em 1999, corresponde a um estudo técnico de um fundeadouro onde Vasco da Gama permaneceu em 1498 durante o tempestuoso período da monção de sudoeste.

Este estudo foi, como se sabe, o resultado de uma expedição promovida pela Academia de Marinha à Índia, durante a elaboração de um dos volumes da História da Marinha, *A Viagem de Vasco da Gama à Índia. 1497 – 1499*, coordenada por José Manuel Garcia. Este historiador, o Comandante Gomes Pedrosa, e o signatário, visitaram na altura os portos de Calecut, Pandarane, Ilha de Angediva e ainda o Instituto Oceanográfico de Goa.

Foi esta viagem motivada pela aparente impossibilidade que se reconhecia haver, de Vasco da Gama permanecer fundeado no pico da monção de sudoeste, numa costa aberta, sem abrigo, numa altura em que Calecut era impraticável.

Foi finalmente descoberto esse aparente mistério, uma vez que o porto de Pandarane, a cerca de 15 milhas a norte de Calecut, tem determinadas características especiais que o permitem ser apto a dar abrigo mesmo durante a monção.

Dado que este porto era utilizado por navios da área para invernar, sendo até, segundo Ibn Batutta, utilizado pelos navios chineses durante a monção de sudoeste, chamo a atenção a muitos dos arqueólogos aqui presentes, para o verdadeiro tesouro arqueológico que as suas águas lodosas contêm.

De facto, deverá o mesmo ser um livro aberto da história do comércio oriental, possivelmente desde a época greco-romana até aos nossos dias, faltando apenas que seja efectivamente aberto por explorações subaquáticas apropriadas.

O outro trabalho, referente ao Seminário da Bahia, corresponde ao estudo que fizemos sobre *Os Diários Náuticos de Brito Freire*, constantes de três códices da



Calcut em 22 de Maio de 1998. Rebentação na costa



Pandarane (15 milhas a Norte de Calcut), em 22 de Maio de 1998. Mar calmo

Biblioteca Nacional e ainda um códice da Biblioteca da Universidade de Coimbra.

São os *jornais de viagem* deste oficial da Armada, registando as suas missões no Índico, de Goa para a costa de África e volta, de viagens de Goa para Lisboa, escalando a Baía, além das viagens comboiando navios da carreira do Brasil, integrados no sistema de frotas existente desde meados do século XVII.

Os diários abrangem os períodos de 1727 a 1762, correspondentes a muitas e variadas missões como oficial de guarnição ou como comandante, como uma

missão militar em Mombaça, Pate e Ormuz, viagens de Goa-Baía-Lisboa, missões de guarda-costas no Continente, viagens de Lisboa à Baía e volta, integrado em frotas, etc.

Veja-se para já o facto curioso, da intensa actividade de um oficial de marinha do século XVIII, que praticamente não viu a família durante quase 40 anos! Imagine-se o que aconteceria agora se ainda vigorasse este ritmo operacional, dado que por uma comissão de três meses para os Açores, vemos na televisão os choros lancinantes das famílias dos militares!

Estes diários, elaborados segundo as regras estabelecidas pelos organismos competentes da Armada, são um valioso contributo para analisar a tão mal conhecida evolução da náutica Portuguesa no século XVIII, normalmente considerada, indevidamente segundo a nossa opinião, como uma época de decadência.

Contêm muitas informações suplementares incluídas nas páginas que antecedem os diários, tais como informações hidrográficas sobre os portos visitados, relatórios breves de missão, relações de navios das frotas da Bahia, comportamento náutico dos diferentes tipos de navios, cerimoniais marítimos, condução da disciplina a bordo, sinais, etc.

Os estudiosos da nossa história no Índico e da Carreira do Brasil, encontrarão importantes informações, tais como as relacionadas com a condução das frotas ou da nossa história sobre a ocupação de Mombaça.

De entre as informações náuticas, destacamos, segundo julgamos, a primeira informação sobre a utilização do octante a bordo, o uso simultâneo da balestilha, cujas observações são comparadas com o octante, e ainda a utilização na época, em pleno século XVIII, da variação da agulha e da consequente isogónica, como indicadora aproximada da longitude do navio.

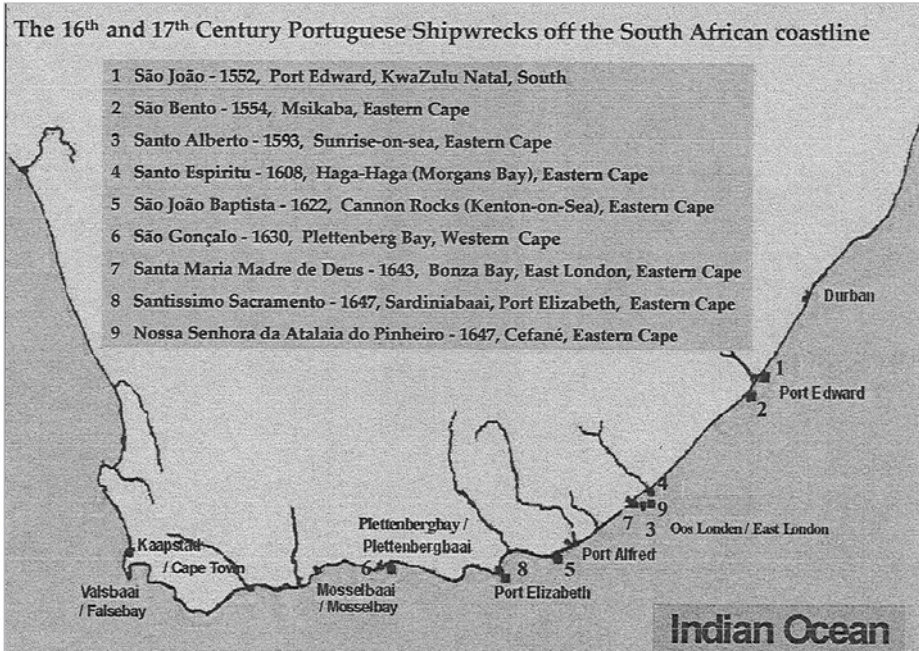
São mais de mil páginas cheias de informação, das quais o signatário tirou fotocópia, que estarão à disposição dos investigadores que manifestarem esse interesse.

Falemos finalmente da nossa inolvidável experiência sul-africana, complementada por um regresso à nossa terra adoptiva de Inhambane, depois de uma ausência de 30 anos.

A sociedade da África do Sul, ciente da sua história e da influência que a expansão europeia, liderada pelos Portugueses, nela exerce, faz os possíveis por preservar os vestígios da passagem dos mesmos pelo seu actual território, e neste caso concreto, dos restos dos navios Portugueses naufragados nas suas costas.

Tendo já sido praticamente explorados todos os naufrágios importantes de navios Franceses, Ingleses ou Holandeses, dado que as suas cargas eram muito aliciantes para os caçadores de tesouros, os navios Portugueses, como felizmente transportavam essencialmente especiarias ou porcelana, valiosas na época mas não actualmente, têm sido até certo ponto poupados. Nestas condições, admite-se que o seu valioso espólio arqueológico esteja relativamente bem preservado.

Existem, em toda a costa do extremo sul de África, e segundo informação



Os naufrágios conhecidos na época e sua localização



Fragmentos de porcelana provenientes dos naufrágios

colhida durante a Conferência, nove naufrágios perfeitamente identificados, que constam do mapa que se apresenta. Tivemos oportunidade de estar a cerca de poucos metros do local dos naufrágios do *São João* e do *São Bento*, sendo o *S. João*, como se sabe, o célebre galeão que transportou Manuel de Sousa Sepúlveda e sua família, cujas trágicas aventuras na costa do Natal são sobejamente conhecidas.

Perto deste local, e numa colina sobranceira à praia onde estão os restos do navio, ergueram as autoridades locais um monumento simples mas muito bem concebido, que recorda aquela tragédia do século XVI.

Estes destroços e os de muitos outros naufrágios, têm sido em grande parte identificados por fragmentos de porcelana que dão à costa, sendo até um dos membros da direcção do Centro de Estudos Náuticos Portugueses, uma Professora Sul Africana, com casa junto à praia onde jazem o restos do *S. João*.

Foi-nos mostrados durante a Conferência, uma enorme quantidade de porcelana, devidamente classificada, contendo aliás as sessões um importante contributo de especialistas desta área. Tivemos também oportunidade de visitar o naufrágio do *S. Bento*, acompanhando uma equipa da SIC, que ao local se dirigiu a fim de entrevistar um dos autores de um importante achado de oito canhões do referido navio.

A minha comunicação, teve como principal objectivo ajudar os arqueólogos subaquáticos a identificar instrumentos náuticos e a melhor interpretar as fontes da época, descrevendo de modo muito breve as técnicas náuticas dos Portugueses, a manobra dos navios e as derrotas da Carreira da Índia, naturalmente influenciadas pelas condições físicas das áreas navegadas.

Foram especialmente apreciadas as reconstituições gráficas das derrotas de alguns navios na zona do Cabo, extraídas dos diários náuticos dos séculos XVI e XVII.

Ficámos muito impressionados pela maneira como aquele grupo de entusiastas arqueólogos e historiadores tenta preservar o nosso património comum, e tivemos oportunidade de apreciar que a exploração daqueles naufrágios, mesmo junto à costa e correspondentes a um período de cerca de 100 anos, seria extremamente útil para o esclarecimento de tantas dúvidas nas diversas áreas históricas envolvidas, nomeadamente na história da náutica, da construção naval, e do comércio da Carreira da Índia em geral.

E embora todos estes sentimentos e emoções transpareçam neste trabalho, não posso deixar de acrescentar o quão emocionante foi, encontrar em Inhambane os cerca 20 sobreviventes dos nossos mais de 50 colaboradores naquela terra Moçambicana, onde prestámos serviço por quase 4 anos como Capitão do Porto.

Foi comovente o modo como nos receberam e acarinharam e as saudades que tinham de nós. Receberam-nos com o seu melhor uniforme, e aqueles que já o não tinham, vestiram o seu mais elegante fato completo. Estou convencido que nos queriam dar a entender que nos tínhamos ido embora cedo demais, e se pudessem voltavam novamente atrás!



Em Inhambane (2004), parte do pessoal da Capitania do Porto que serviu com o autor durante o período de 1971-75

Encontrámos a bela cidade muito limpa e bem mantida, à excepção da nossa residência que estava, infelizmente, em ruínas.

Recomendamos vivamente aos nossos amigos aqui presentes, que em vez de irem a Cancun ou às Seichelles, vão passar férias ao Bazaruto ou a Inhambane, onde há mais autenticidade no acolhimento e onde serão certamente acarinhados pelo seu povo.

E se pretenderem ir viver e trabalhar para Moçambique, a sua capital, a antiga Lourenço Marques, receber-vos-á de abraços abertos e a Escola Portuguesa de Moçambique, lá sediada, tratará muito bem dos vossos filhos.

Não posso deixar também de aproveitar e a propósito de Lourenço Marques, a oportunidade de agradecer a maneira carinhosa como o nosso adido Naval da altura, o Almirante Ferreira de Carvalho nos recebeu. Graças a ele, conseguimos melhor reviver os tempos passados naquela bela terra.

Não quero terminar sem agradecer, mais uma vez, à MR Artes Gráficas e aos seus colaboradores o profissionalismo demonstrado por esta nova publicação.

Agradeço também ao Comandante Couto Soares, a sua militância revisora, que permitiu muito maior rigor ao texto e ao aspecto gráfico.

Peço ainda desculpa ao Comandante Salgado, pelo tempo que lhe roubei, mas o que é verdade é que também falei de arqueologia subaquática, que é felizmente o seu tema!

Faço finalmente um apelo a todos os arqueólogos aqui presentes, que tomem todas as atitudes que acharem convenientes, para tentar arranjar uma solução, para em conjunto com os nossos amigos Sul-africanos, explorar finalmente um património subaquático, que é comum às nossas duas nações.

O PROJECTO DE ITINERÁRIO ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO DO *CLIPPER* PEDRO NUNES (EX-THERMOPYLAE)

*Comunicação apresentada pelo Académico
Augusto Alves Salgado, em 22 de Novembro*

NOTA INTRODUTÓRIA

Antes de iniciar a abordar a fascinante história deste rei dos mares dos finais da era dos navios à vela, considero fundamental deixar uma palavra de agradecimento a todos aqueles que têm apoiado a equipa desde os momentos iniciais e que nos tem permitido manter este Projecto a “navegar”.

Assim, os nossos especiais agradecimentos ao *Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática* (CNANS), pelo diverso apoio e acompanhamento que temos sempre recebido; à Câmara Municipal de Cascais e ao seu Museu do Mar, em particular, pelo apoio e financiamento; à Marina de Cascais, pelas facilidades de utilização das suas instalações e a diversas firmas que nos têm cedido diverso material e equipamento – SCUBAPRO, GARMIN-Portugal, PLASTIMO e António Hipólito.

O GALHARDETE AZUL

Ligado ao interesse dos ingleses pelas apostas, já nos meados do século XIX, que o célebre galhardete azul distinguia o navio mais rápido. Nesta época, este era içado nos navios que percorriam a chamada Rota do Chá – entre a China e Inglaterra –, a cujo chá do primeiro barco que chegasse à Europa, era atribuído o preço mais alto.

O *clipper* Thermopylae, lançado ao mar em 1868, em Aberdeen, Escócia, tinha sido projectado por Bernard Waymouth para ser o mais rápido nesse percurso.

Era um navio de construção mista, isto é, cavername em ferro e costado em madeira (teca), com a roda de proa bem lançada para vante, o que lhe permitia ter um gurupés de grandes dimensões (quase 20 metros de comprimento). Deslocava 948 toneladas, 65 metros de comprimento, 11 m de boca, 6,40 m de calado e três mastros, ou seja uma galera de três mastros, com uma área vélica de quase 3.000 metros quadrados. Para o manobrar, levava uma tripulação de apenas 43 homens.

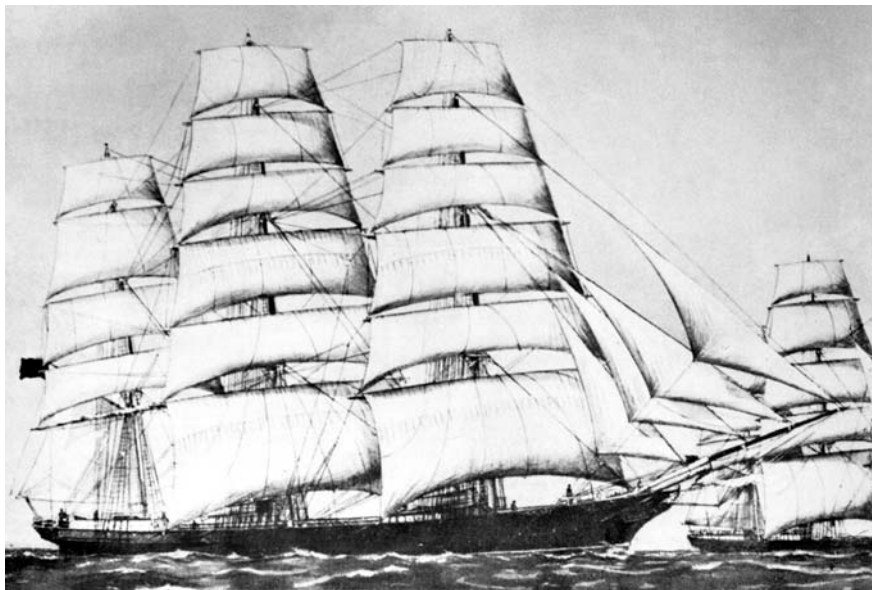
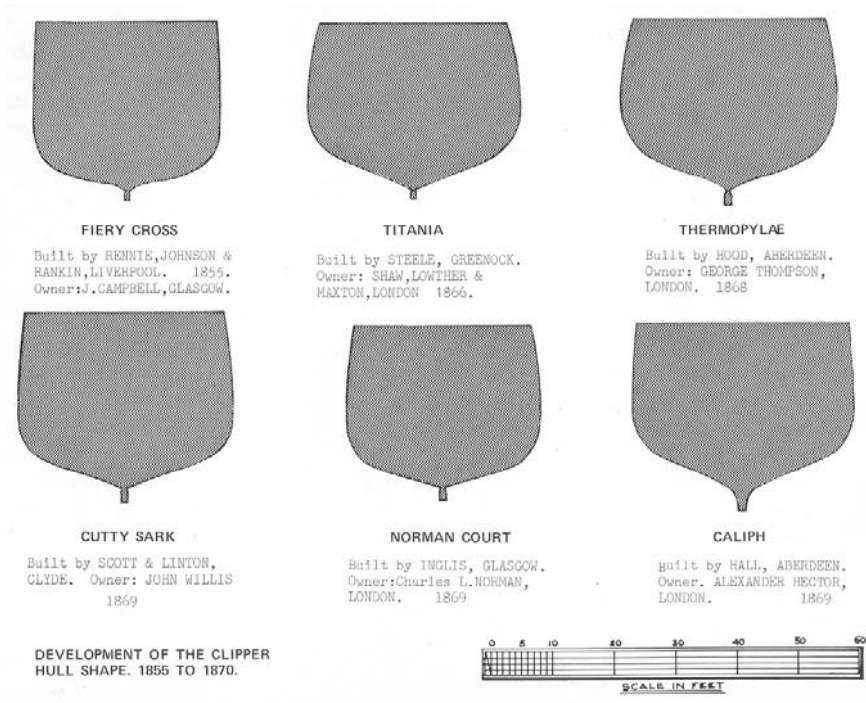


Fig. 2 – O *Thermopylae* a navegar a todo o pano (*Revista da Armada*)

O seu casco foi pintado de verde, cor da companhia (*Aberdeen Line*) e, com a bandeira vermelho e azul, com a estrela de oito pontas branca no meio, içada, fez justiça ao seu projectista, estabelecendo, logo na sua viagem inaugural, o recorde na viagem entre Gravesend (Inglaterra) e Melbourne (Austrália) em 60 dias. Na etapa seguinte da sua viagem inaugural, transportando carvão para os navios-vapor, percorreu a distância entre Newcastle (Austrália) e Xangai (China) em apenas 28 dias, menos 12 do normalmente efectuado.



Fig. 3 – Rota do *Thermopylae* na sua viagem inaugural (John Crosse)

O *Cutty Sark* foi construído no ano seguinte com o propósito de retirar a célebre flâmula ao *Thermopylae*, na Rota do Chá – que desapareceu com os navios a vapor e a abertura do Canal do Suez, em 1869 –, e a rivalidade entre os dois manteve-se na rota em que participaram a seguir – o transporte de lã da Austrália para Inglaterra.

Viagens entre a China e Austrália (em dias)		
Ano	<i>Thermopylae</i>	<i>Cutty Sark</i>
1869	90	–
1870	106	110
1871	106	108
1872	115	122
1873	101	117
1874	104	115
1875	115	122
1876	115	108
1877	104	127
1878	110	–



Fig. 4 – O Thermopylae num porto chinês (Colecção particular)



Fig. 5 – O Thermopylae no Canadá, já com o casco pintado de branco (John Crosse)

A rivalidade, entre os dois navios, só terminou quando o *Thermopylae* foi vendido, em 1889, ao armador canadiano William Ross, que acabou por ceder o navio, no ano seguinte, por 5.000 libras, ao seu sócio Robert Reford, presidente da *Mount Royal Milling and Manufacturing Company Ltd*, com sede em Vitória, no estado da British Columbia. Passou, então a navegar nas águas do Pacífico Norte, transportando carvão e madeira para os portos orientais e carregando arroz na viagem de regresso ao Canadá.

Em 1892, o *Thermopylae* sofreu alguns fabricos importantes, que incluíram a diminuição da altura dos mastros em cerca de 2 metros – passando a armar em barca, o que permitiu reduzir a tripulação para 32 homens – e o casco foi pintado de branco.

Apesar dessas transformações, é de realçar que, durante estas viagens, o *Thermopylae* conseguiu acompanhar, durante três dias, o navio-vapor *Empress of India*, da *Canadian Pacific's Liner*, que navegava a uma velocidade de 16 nós!

Foi de novo vendido para a Europa, em 1895, tendo largado de Port Blakely a 29 de Junho, e chegado a Leith (Escócia), no dia 17 de Dezembro. Nesta viagem dobrou, pela última vez, o cabo Horn.

A 6 de Fevereiro de 1896, o Capitão-tenente Amaro Justiniano de Azevedo Gomes “foi nomeado para no estrangeiro proceder à aquisição de dois navios de vela para o serviço da Armada”, tendo, neste âmbito, adquirido o *Thermopylae*, por 1.800 libras esterlinas. A 8 de Abril, viajou, de Lisboa para Southampton, o primeiro-tenente Pedro de Azevedo Coutinho, que “tomou conta do navio” no dia 18 desse mesmo mês.



O navio foi adquirido com intenção de ser integrado nos efectivos navais como navio-escola para cadetes, com o nome do célebre matemático do século XVI, Pedro Nunes. Assim, no dia 16 de Maio, o *Thermopylae* deixou a cidade escocesa de Edimburgo, após lhe terem efectuado algumas pequenas reparações. Como que para demonstrar as suas qualidades náuticas, durante os treze dias de viagem, alcançou, frequentemente, os 12 nós. Entrou a barra do Tejo no dia 29 de Maio e, a 20 de Agosto de 1896, foi incorporado como navio-escola na Marinha Portuguesa.

Fig. 6 – Algum do material do *Thermopylae* que foi vendido/distribuído quando o navio foi vendido da firma canadiana (John Crosse)

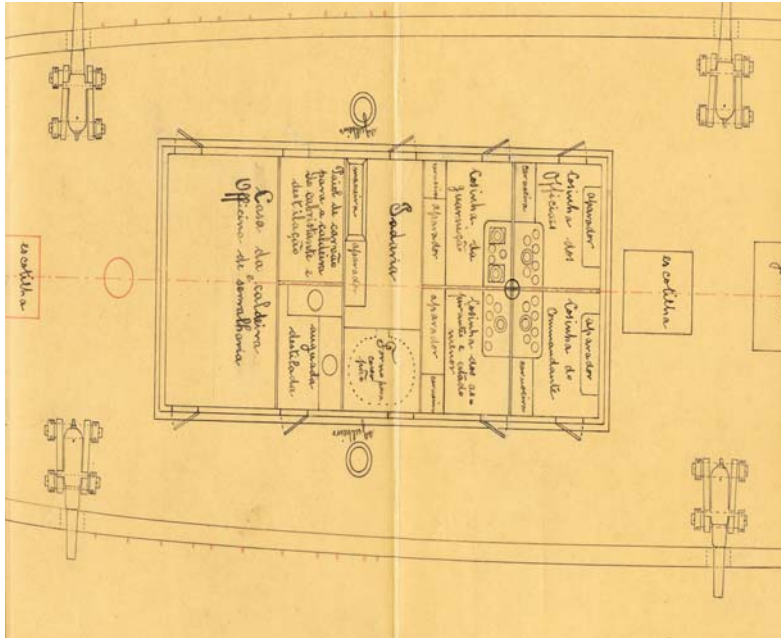


Fig. 7 – Parte do plano das alterações a efectuar no convés do NE Pedro Nunes (Museu de Marinha)



Fig. 8 – O NE Pedro Nunes no Tejo (Museu de Marinha)

O navio foi adquirido com intenção de ser integrado nos efectivos navais como navio-escola para cadetes, com o nome do célebre matemático do século XVI, *Pedro Nunes*. Assim, no dia 16 de Maio, o *Thermopylae* deixou a cidade escocesa de Edimburgo, após lhe terem efectuado algumas pequenas reparações. Como que para demonstrar as suas qualidades náuticas, durante os treze dias de viagem, alcançou, frequentemente, os 12 nós. Entrou a barra do Tejo no dia 29 de Maio e, a 20 de Agosto de 1896, foi incorporado como navio-escola na Marinha Portuguesa. A falta de verbas, assim como a rápida degradação do seu casco de madeira, levaram a que, passado um ano e, sem que lhe tivessem efectuado as alterações previstas e cujos planos ainda existem na biblioteca do Museu de Marinha. De destacar, nessas alterações, para além do novo plano vélico para o navio, a colocação de algumas peças de artilharia, certamente para treino dos cadetes.

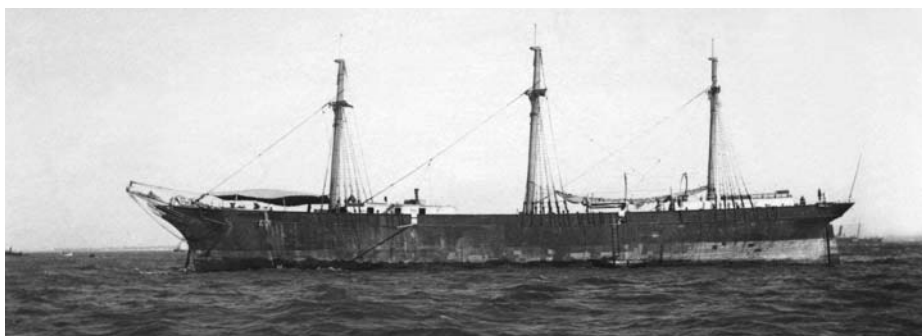


Fig. 9 – O NE Pedro Nunes já transformado em pontão-depósito de carvão fundeado no Tejo (Museu de Marinha)



Fig. 10 – Cópia da informação sobre o abate do navio aos efectivos da Armada (Arquivo Central de Marinha)

Deste modo que, a 28 de Abril de 1897, é comunicado à Secretaria do conselho do Almirantado e, posteriormente, publicado na ordem da Armada 7.^a que, pelas 1300 horas, o navio tinha passado ao completo estado de desarmamento. Foi assim que, o navio outrora mais rápido do mundo, foi convertido num simples pontão-depósito de carvão.

COMANDANTES DO NE PEDRO NUNES	
1TEN Pedro de Azevedo Coutinho	18/4/1896 – 9/6/1896
CFR Manuel de Azevedo Gomes	9/6/1896 – 24/12/1896
CTEN João Augusto de Fontes Pereira de Mello	24/12/1896 – 28/5/1897



Fig. 11 – O NE Pedro Nunes fundeado no Tejo (Colecção particular)

UM FINAL “INGLÓRIO” OU TALVEZ NÃO

...O torpedeiro 3 onde V. Ex.^a tinha embarcado, disparou primeiro um torpedo com uma ogiva de 37 kg de algodão pólvora, sendo o tiro soberbo, pois mal o pontão foi atingido, mais próximo da popa, se partiu em dois afundando-se numa nuvem de pó de carvão e poeira. O efeito foi fulminante e surpreendente. [...] o



Fig. 12 – O NE Pedro Nunes após ter sido atingido pelos torpedos “móveis” disparados do torpedeiro n.º 3 (Museu de Marinha)

tiro do 2 [...], também fora bom, acertando logo em seguida ao primeiro feito pelo 3, perto da proa, e que o torpedo tinha rebentado.’’

É esta parte do teor do relatório da Esquadilha de Torpedeiros que relata o afundamento do pontão *Pedro Nunes*, em 1907, no final de um festival marítimo promovido pela Liga Naval Portuguesa, realizado na Baía de Cascais. O velho navio tinha sido utilizado como alvo para os então designados torpedos “móveis”.

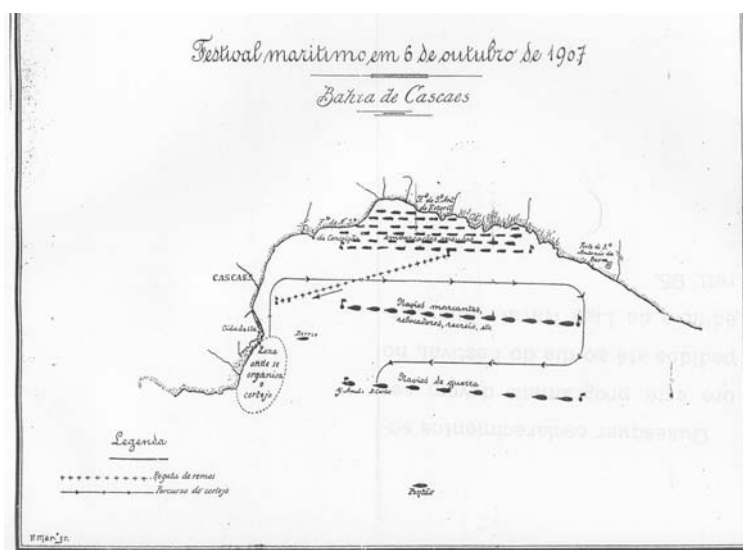


Fig. 13 – Esquema do Festival Naval de 1907

O pontão, como é referido no esquema elaborado para o evento, foi posicionado a Sul das forças em parada, de modo a tentar evitar eventuais problemas que pudessem ocorrer durante os disparos das mencionadas armas.

À hora prevista, do torpedeiro n.º 3 (comandado pelo Primeiro-tenente Castro Ferreira), foram lançados 3 torpedos “móveis” (dos quais só dois é que atingiram o alvo, já que o terceiro acabou por dar à costa, sem detonar) que, segundo reza a tradição, foram disparados pelo próprio monarca, o rei D. Carlos, que nele se encontrava embarcado. Pela sua proeza, o torpedeiro n.º 3 recebeu uma taça, entregue pela Liga.

Foi desta forma, digna para uns, para outros não tanto, que este antigo rei dos mares mergulhou definitivamente nas águas do Atlântico...

Na minha opinião, e se não considerarmos a sua preservação, o afundamento do navio, num festival marítimo, e pelo monarca português que tinha grandes ligações ao mar, foi de certeza um fim muito mais condigno do que o navio acabar num sucateiro.

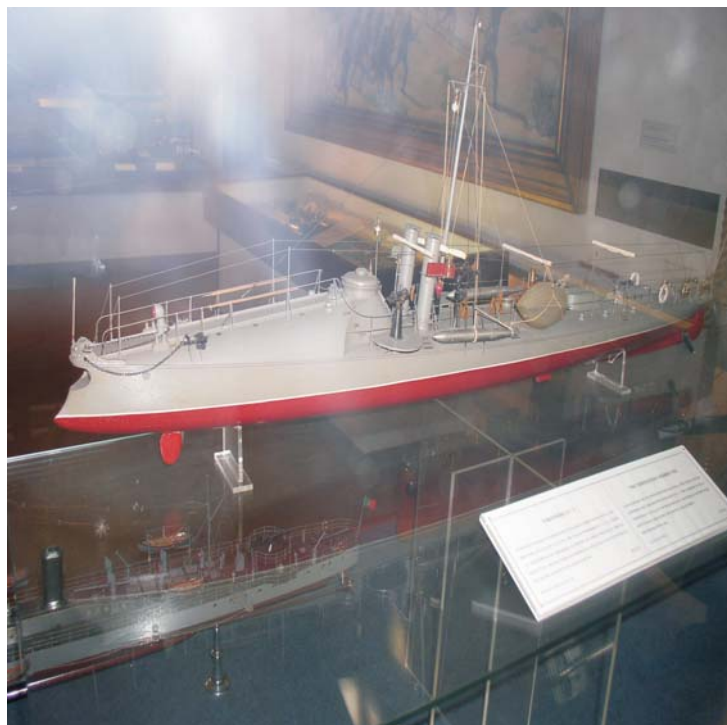


Fig. 14 – Modelo de torpedeiro da época (Museu de Marinha)



Fig. 15 – Troféu entregue pela Liga ao Torpedeiro n.º 3, pela sua actuação no festival (Colecção particular)

AS BUSCAS

Embora tenham frequentado os *Cursos de Iniciação à Arqueologia Subaquática*, actualmente ministradas pelo CNANS, sob a orientação do Dr. Francisco Alves, com uma diferença de mais de 10 anos, foi um estado da situação sobre o paradeiro do famoso *clipper* muito semelhante, a que foi descrita ao autor e a Leonel Silva.

Este último, juntamente com um amigo também interessado nestas coisas do mar, Pedro Granja, apoiados por Manuel Granja (pai daquele), efectua várias sondagens e rocegas a Sul de Cascais, utilizando um ferro busca-vidas. Infelizmente sem sucesso, pois não conseguiram encontrar os destroços, embora, aparentemente, ainda o tivessem visualizado na sonda.

Mais ou menos nessa altura, eu, desconhecendo as actividades do Leonel Silva, e após ter lido um artigo sobre o primeiro comandante do navio, resolvi também dar início à busca do mencionado navio.

Por casualidade, durante as nossas investigações, acabamos por entrar em contacto um com o outro e, naturalmente, resolvemos juntar os nossos esforços e conhecimentos na busca de tão elusivo navio.



Fig. 16 – Equipa (Leonel Silva, Carlos Martins, Pedro Granja e o autor). Foto autor)

Utilizando a experiência já adquirida por Leonel Silva, e face aos fracassos anteriores, decidimos voltar a analisar os locais que poderiam conter informações sobre o *Thermopylae* / *Pedro Nunes*. Assim, voltamos a percorrer o Arquivo Central de Marinha, o Instituto Hidrográfico e o Museu de Marinha, onde existe um dos únicos, (senão o único) plano do velame do navio, o que permitiu completar as nossas informações, antes de nos fazermos ao mar.

Em Abril, e após alguns meses à espera de melhoria nas condições do mar, A. Salgado e L. Silva, apoiados Carlos Martins e Pedro Canelas, mergulham, apesar da corrente que se fazia sentir, na posição que o grupo tinha entretanto obtido. Apesar da visibilidade ser na ordem de 5 metros, dois mergulhadores efectuaram uma busca de cerca de 20 minutos, mas sem qualquer sucesso.

Mais uma vez, durante as manobras de recolha dos dois mergulhadores, a sonda da embarcação voltou a indicar a presença do tal promissor eco. Como o fundo na área é numa grande planície de areia, este só podia ser o navio que procurávamos.

Após mais alguns meses à espera da melhoria das condições do mar, a 13 de

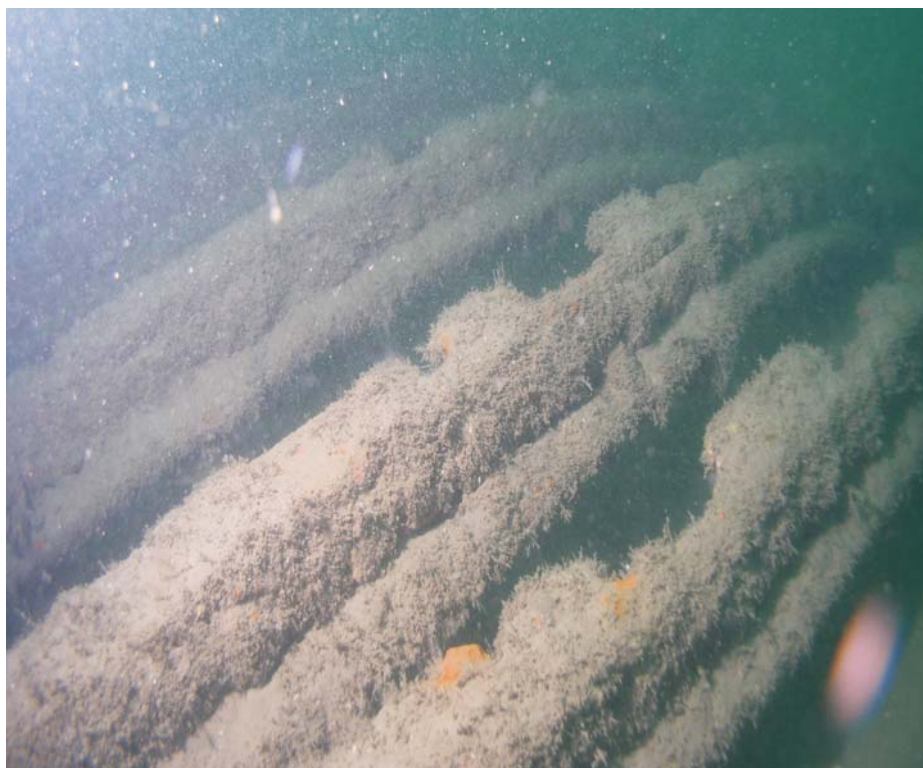


Fig. 17 – Cavernas do navio e cavernas do *Cutty Sark* (fotos autor)

Junho, a equipa definitiva – L. Silva, P. Granja, C. Martins e A. Salgado – dirigiram-se para o local onde a sonda tinha indicado o eco.

Com a embarcação cheia de material dos quatro mergulhadores, incluindo o material fotográfico e de vídeo, de imediato, Pedro Granja e Leonel Silva, que formaram desta vez a primeira equipa, acabam de se equipar e mergulham em direcção ao nosso objectivo. Enquanto aguardamos que os 20 minutos de mergulho da primeira equipa terminem, face aos 30 metros indicados pela sonda, a segunda equipa, Carlos Martins e Augusto Salgado, preparam o material de mergulho e de recolha de imagens, a fim de registar o seu achamento.

A primeira coisa que salta à vista dos mergulhadores são as longas cavernas metálicas, muitas delas despidas do seu forro em madeira e cobertas de muitos restos de artes de pescas – covos, cabos, redes, etc. ... – perdidos pelos pescadores ao longo dos anos, na tentativa de capturarem a diversificada fauna marinha existente neste oásis. Uma busca mais atenta permitiu, ainda, detectar outras formas, algumas facilmente identificadas como o grande guincho, duas sanitas, mas também outras de formas indecifráveis. Identificaram-se algumas chapas de cobre (utilizada para forrar o casco) e alguns (poucos) vestígios de carvão.

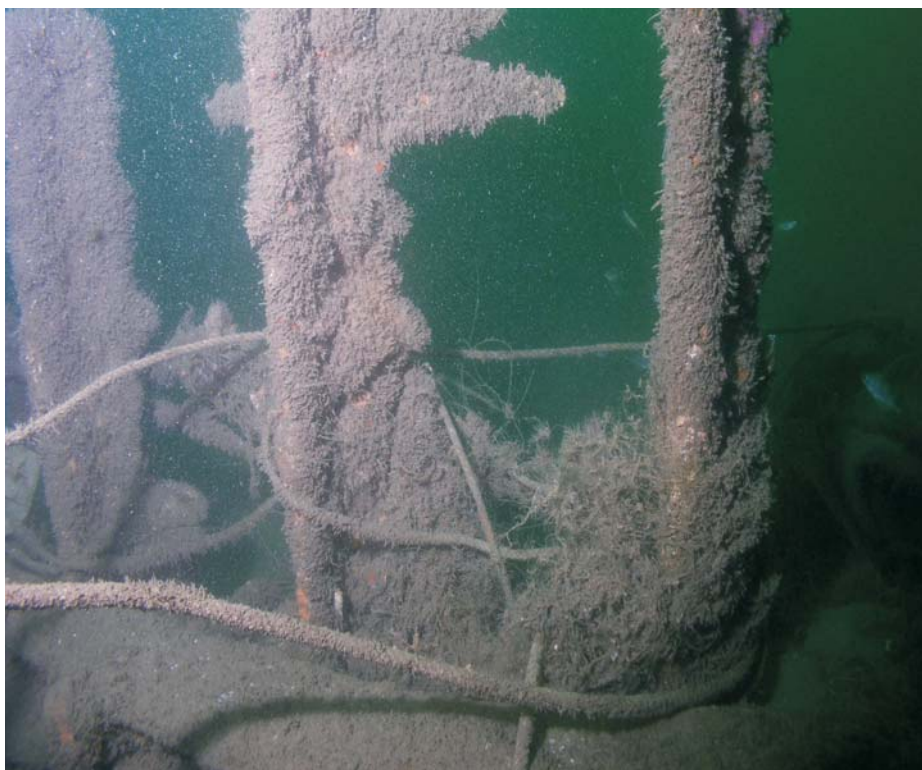


Fig. 18 – Restos da balastrada (foto autor)



Fig. 19 – Sanita (foto autor)

Embora na altura do mergulho, não restassem muitas dúvidas que o destroço que tínhamos encontrado eram os do *Thermopylae/Pedro Nunes*, posteriores pesquisas em documentos, modelos e através de uma visita do signatário ao *Cutty Sark*, em Greenwich, eliminaram qualquer dúvida que tivesse subsistido até então.

Importa salientar que, contrariamente ao que consta no relatório da Esq. de Torpedeiros, o navio não se encontra partido em dois, apesar de, a estibordo, aparentar apresentar um grande rombo.

Cerca de 50 minutos depois e já com todos à superfície, o entusiasmo instalou-se no grupo, pois tentamos na curta viagem de regresso contar o que cada um encontrou e do muito que é necessário fazer para trazer de novo ao conhecimento de todos este navio único na Armada portuguesa.



Fig. 20 – Cabeços (foto autor)

ESQUECIDO?

Após a descoberta, a notícia do seu “achamento” propagou-se muito rapidamente, fruto das novas tecnologias, tendo entrado em contacto com a equipa diversas pessoas nacionais, e também alguns estrangeiros.

Um dos primeiros foi um senhor (curiosamente todos eles já de idade avançada, devo confessar) da Austrália, antigo membro de uma associação do *Thermopylae* que se tinha dissolvido pouco tempo antes, por considerarem que o navio estaria perdido para sempre. Entre os elementos dessa associação, encontrava-se uma filha de um dos comandantes do navio, uma senhora já com mais de 80 anos, segundo fomos informados.

Outro contacto, veio do Canadá, também já na casa dos setenta anos, que segundo me disse pessoalmente ao telefone (contacto que ainda mantém com relativa frequência), não tinha dormido na noite em que soube que o navio tinha sido encontrado.

Este senhor, John Crosse, embora sem ligação directa com o *Thermopylae*, já publicou dois livros sobre o navio, assim como alguns artigos e, curiosamente, foi também responsável por um modelo em plástico do navio, da marca Revell...

Parece-nos importante salientar as profundas marcas que o navio deixou naquele país, em especial na cidade de Victória, apesar do navio ter apenas navegado 5 anos com a bandeira canadiana. Nessa cidade, para além de também se ter constituído um clube¹ com o nome do navio, chegou a ser cunhada uma moeda de 1 *Dollar* Canadiano com a imagem do navio.



Fig. 21 – John Crosse, autor de vários trabalhos sobre o *Thermopylae* (Colecção particular)



Fig. 22 – Aspecto da exposição em Aberdeen (Museu de Aberdeen)

¹ Também aqui, o clube acabou recentemente, por razões semelhantes às que levaram ao fim do clube na Austrália.

Para além destes contactos com particulares, também foram estabelecidos excelentes ligações e troca de informações com o *Museu Marítimo de Aberdeen* (relembro que foi a cidade onde o navio foi construído), que, de imediato, colocaram um painel alusivo à descoberta e prontificaram-se para colaborar com o projecto.

Em Portugal, o afundamento do navio levou a que fosse esquecido, com excepção de alguns apaixonados pelas coisas do mar, sendo, inclusivé, raras as referências bibliográficas ao navio.

Esporadicamente, a sua história praticamente só vinha a lume, quando a Lisboa chegavam inquirições efectuadas pelas associações que existem

espalhadas pelo mundo – Escócia, Austrália e Canadá – sobre o local do seu afundamento e do paradeiro de alguns dos símbolos mais emblemáticos e carismáticos de qualquer navio – a figura de proa (imagem do rei Leónidas, que em Termópilas e, apenas com 300 homens, resistiu a um exército persa, de 150.000 homens), o sino, a bitácula e a roda de leme.

Sabemos que, em resultado dessas inquirições, o espólio do Museu de Marinha foi pesquisado na procura da figura de proa e de outros eventuais objectos. Segundo se sabe, essas pesquisas foram infrutíferas, até porque segundo uma fotografia tirada aquando do seu afundamento, sabemos que a figura de proa se mantinha orgulhosa na proa do navio.



Fig. 23 – O que aparenta ser a zona da proa, sem a tão cobiçada figura de proa (foto autor)

Já em relação aos outros símbolos, o desaparecimento de alguns documentos referentes ao navio, como seria o caso do “*Registo do Serviço Diário de 1896 a 1897*”, que, segundo informação do Arquivo Central de

Marinha, terá sido destruído num incêndio, também não permitem esclarecer o paradeiro de nenhum dos mencionados símbolos do navio.

Se das peças mais importantes, nada sabemos, das restantes temos informação que, nos momentos que antecederam a venda para Inglaterra e, posteriormente, quando o navio foi abatido aos efectivos da Marinha Portuguesa, grande parte do recheio e peças do navio, foram vendidas ou simplesmente dadas, a interessados da cidade de Victória e de Lisboa², razão pela qual, actualmente, sobrevivem poucas peças do navio, ao contrário do seu eterno rival, o *Cutty Sark*.

Foi deste modo que, ao longo dos anos, embora houvesse uma ideia geral do local onde este mito carismático do património arqueológico subaquático português repousava, conseguiu manter-se oculto apesar de algumas tentativas que foram efectuadas para identificar com exactidão o local.

Assim, quase 100 anos após o seu afundamento, a posição exacta do navio pode finalmente ser divulgada ao mundo, apesar existirem algumas notícias incompletas, nunca confirmadas, de que o seu paradeiro já seria conhecido.

O PROJECTO DO PEDRO NUNES

O primeiro passo da equipa, juntamente com o CNANS, foi o de inventariar a área, classificando-a e, conseqüentemente, interditando-a ao mergulho, com excepção de mergulhadores devidamente enquadrados e/ou credenciados. Tenta-se, deste modo, garantir, simultaneamente, a protecção a fruição do sítio por todos aqueles que estejam interessados em preservar mais este “tesouro” da arqueologia subaquática portuguesa³.

Para além das medidas atrás mencionadas, e com a intenção de manter viva a memória deste ícone dos últimos navios à vela, com o acompanhamento do CNANS, e actuando no quadro do projecto global de valorização científica e turístico-cultural promovido por este centro⁴, é intenção da equipa que encontrou o *Thermopylae / Pedro Nunes*, proceder à limpeza do local e ao respectivo levantamento arqueológico, contendo cada mergulho a expectativa de novas descobertas

² Existe uma fotografia de um canadiano, exibindo, orgulhosamente, a sua compra e sabemos que um dos candeeiros originais do *Thermopylae* se encontra, ainda hoje em exposição no *Cutty Sark*, tendo sido adquirido em Lisboa.

³ Este processo só foi concluído quase dois anos depois. Despacho n.º 10 192/2005 (2.ª Série) – *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 88, de 06 de Maio de 2005.

⁴ Neste momento e, juntamente com este itinerário subaquático, o CNANS coordena dois outros – Faro A e *L’Ocean* (Ferragudo).



Fig. 24 – Dois aspectos do guincho do navio (fotos autor)



Fig. 25 – Possível suporte do cabrestante de ré (foto autor)

e, quem sabe mesmo, a comprovação da alegada sobrevivência de um dos seus atributos com maior simbolismo – a figura de proa.

Estes trabalhos visam a criação de um itinerário subaquático que incluirá, sempre que possível, placas sinaléticas com a identificação das peças.

Para levar a bom porto este Projecto, a equipa conta com alguns apoios, incluindo algumas marcas de equipamento/instrumentos de mergulho e náuticos (Scubapro, Guarmin e Plastimo) e também o apoio oficial da Câmara Municipal de Cascais, através do Museu do Mar.

Espera, a breve trecho, também vir a contar com o apoio da Marinha, em especial para a realização de uma exposição sobre o navio e os trabalhos arqueológicos efectuados, a realizar em 2007, no centenário do afundamento do navio.

Entre as peças a expor, estará um modelo novo construído com base nos planos existentes na biblioteca do Museu de Marinha. Esperamos, igualmente, vir a contar com outras peças, cedidas por particulares, ou mesmo instituições.



Fig. 26 – Modelo construído com base nos planos portugueses (Museu do Mar de Cascais)

Para terminar e, para além de agradecer todos os apoios que este grupo de amigos e interessados na arqueologia subaquática têm recebido, gostaria de frisar um ponto importante, que acaba por ser a maior preocupação, neste momento, que é o elevado assoreamento do local do naufrágio. Esse assoreamento, deve-se, muito provavelmente, não só a não terem ocorrido temporais de sudoeste, durante 2004, como também à grande quantidade de areia que foi colocada nas praias da Linha do Estoril e que, actualmente, já quase desapareceu das praias...

Se por um lado, esta situação impede a conclusão do objectivo principal deste grupo, que é a colocação de um itinerário arqueológico subaquático, por outro lado, o navio ficará mais protegido, quer das acções da natureza, quer de visitantes não autorizados...

BIBLIOGRAFIA

CROSSE, John, *Thermopylae and the age of clippers*, Vancouver, B.C., historia Publishers, 1968.

Thermopylae. The challenge, 2 ed., Vancouver, B.C., edição particular, 2005.

"Thermopylae vs Cutty Sark. The 1872 official logs", *Mariners Mirror*, vol. 60, n.º 1, 1974, pp. 63-72.

Gonçalves, António Manuel, "A Lenda e o Mito. 1. Thermopylae", *Revista da Armada*, n.º 385, ano XXXIV, Lisboa, ABRIL 2005, pp. 14-16.

LUBBOCK, Basil, *The log of the "Cutty Sark"*, Glasgow, Brown, Son & Ferguson Ltd, 1994.

SALGADO, Augusto, "Em busca do mítico Clipper", *Vega*, n.º 3, Lisboa, Fev. 2004, pp. 72-76.

"Encontrado... O "Pedro Nunes", ex-"Thermopylae"", *Revista de Marinha*, n.º 917, Lisboa, Dez. 2003/Jan 2004, p. 29.

"O Rei do Chá", *Grande Reportagem*, n.º 157, ano XV, 3.ª série, Lisboa, 10Jan2004, pp. 42-47.

OS MAGNÍFICOS CANHÕES DA ILHA DE MALTA

*Comunicação apresentada pelo Académico
Nuno Valdez dos Santos, em 13 de Dezembro*

A primeira comunicação a que assisti, nesta Academia de Marinha – então designada “Centro de Estudos de Marinha” – foi em princípios de Março de 1977.

O orador, engenheiro Viriato Tadeu, sob o título “Diaporama de Malta” apresentou cerca de centena e meia de fotografias e slides, de grande beleza, acompanhados de pertinentes comentários.

Dado o interesse que me despertou esta comunicação o engenheiro Viriato Tadeu gentilmente ofereceu-me uma cópia do texto que viria a ser publicado mais tarde¹.

Infelizmente, numa inundação, os meus arquivos foram, parcialmente destruídos, incluindo o Texto do “Diaporama de Malta”, ao qual tinha juntado diversas observações e algumas fotografias das monumentais fortificações da Ilha e dos seus canhões.

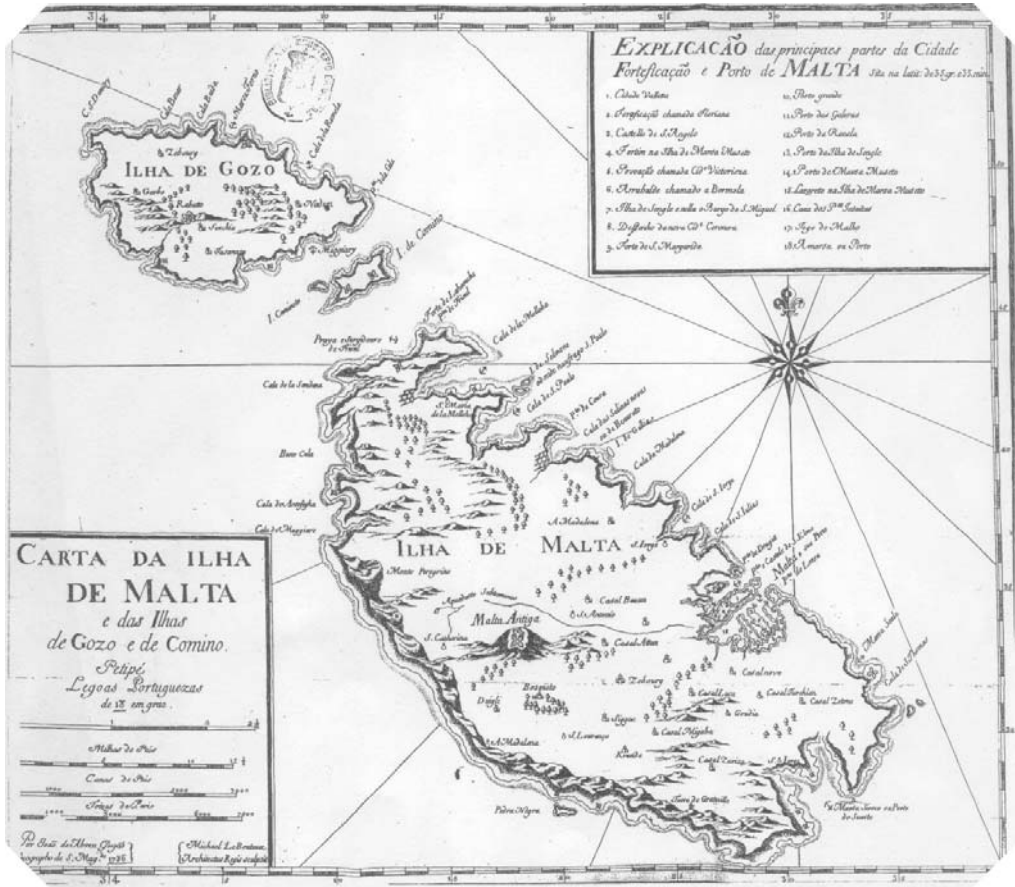
Há cerca de dois anos visitei Malta, que não é mais que um imenso museu de história militar, que me deixou encantado e me permitiu colher muitos apontamentos e, desde logo, pensei publicá-los, para que não se viessem a perder.

O tempo passou e esses apontamentos ficaram “dormindo” num volumoso processo que esperava a oportunidade de, um dia, vir a ser publicado.

Há cerca de 10 meses, neste auditório, a Academia de Marinha foi brindada com uma excelente comunicação apresentada pelo Ex.^{mo} Comandante Moreira da Silva, subordinada ao título “O Almirante Marquês de Nisa. O Homem e o seu tempo”, abordando uma importante faceta da história marítima de Malta.

Imediatamente lembrei-me dos “apontamentos” da minha viagem a Malta e, mau grado os mesmos não terem uma nítida vertente marítima, decidi recuperá-los do esquecimento para que estavam a caminhar e, para que não se viessem a perder, apresentá-los a esta distinta assembleia, sob a forma de uma despreziosa Comunicação em que tentarei apontar alguns aspectos de Malta, focando um pouco da história do “Grande Cerco de 1565” e apresentar algumas particularidades dos seus magníficos canhões de outrora que ajudaram a escrever a sua História.

¹ In: “Memórias do Centro de Estudos de Marinha”, vol. VII Lisboa, 1978, com o título: “Diaporama de Malta”.



Carta da Ilha da Malta e das ilhas do Gozo e Comino levantada por João de Abreu Gorjão, 1736

Há milénios uma enorme convulsão na região do Mediterrâneo fez surgir um pequeno arquipélago constituído pelas ilhas hoje denominadas de Malta, Gozo e Comínio.

Estas ilhas não passavam de picos rochosos e, ainda hoje, a natureza não conseguiu moldar quaisquer acidentes de terreno que permitissem a formação de reservatórios naturais, para as águas pluviais e fluviais, estas últimas provenientes de estreitos e pouco profundos rios que, a custo, se escoam para o mar, desaguando em pequenas enseadas da costa alcantilada ou nas principais baías da ilha, como as de S. Paulo, S. Julião ou do Grande Porto de La Valletta.

Quem percorre Malta, ou vê as suas melhores cartas topográficas, fica com a impressão que, em toda a ilha, não haverá, nas épocas estivais, uma gota de água permita dessedentar homens e animais ou regar qualquer tipo de vegetação.

No entanto, desde milénios, que os rochedos áridos de Malta abrigaram povos e albergaram civilizações, algumas das quais mais antigas que a egípcia².

Muito antes da chegada dos fenícios, por volta de uns cinco mil anos antes do nascimento de Cristo, já Malta era habitada por um povo pré-histórico de grande actividade agrícola e florestal “com uma cultura e religião misteriosa e sem igual”.³

A religião deste povo levou à construção, em épocas que remontam a quatro mil anos antes de Cristo, de impressionantes templos, com gigantescos blocos de pedra, pesando toneladas, que eram rolados sobre grossos troncos de árvores, durante longas distâncias e, quase sempre, de pronunciado declive.

São muitos os vestígios e ruínas – principalmente na Ilha de Gozo – desses templos, onde adoravam a Deusa-Terra e praticavam ritos ainda hoje ignorados, alguns mais antigos que os usados pelos sacerdotes egípcios de Gizé.

A par destes santuários, geralmente erguidos sobre pequenas elevações do terreno, construíram, também, espaçosos locais subterrâneos para adoração dos seus deuses, servindo ainda de cemitério. É o caso do chamado Hipogeu, na Ilha de Gozo escavado na rocha ao longo de séculos, com toscas pederneiras e obsidianas⁴, “penetrando por quatro pisos e estendendo-se sobre uma grande magnitude”⁵ sendo considerado, à escala mundial, uma das maiores construções sacrárias e das mais antigas existentes na Terra.

Também viveram em Malta homens que manipulavam os metais e que deixaram inúmeros testemunhos da sua passagem e civilização⁶ porém, à volta “do ano 2000 antes de Cristo, os vestígios deste povo desapareceram de repente, com a sua cultura⁷.

Durante perto de mil anos não há rasto de homem em todo arquipélago maltez. Várias teorias têm procurado desvendar o que se teria passado, admitindo-se que, talvez fosse devido a alguma terrível seca que assolara a ilha.

² Cartas topográficas modernas indicam, apenas, dois rios atravessando a Ilha de Malta, de Sul a Norte, um nascendo no planalto Bahrijae desaguando na Baía Qawra; outro nascendo em Cart Ruts, recebe dois pequenos afluentes e desagua no Grande Porto de La Valletta. Há, ainda, dois riachos, nascendo, também no Planalto de Bahrijae, que correm para Oeste, desaguando na Baía de Fomm-in-Hih.

³ Os serviços da Delegação de Turismo Oficial de Malta publicam uns folhetos que designam por “Malta”, não datado, com um sub-título indicativo. Como estes folhetos foram muito consultados, qualquer nota remissiva para os mesmos indicará, apenas, “Malta – ...”. No caso presente veja-se: “Malta – Uma Ilha Tesouro no Coração do Mar Mediterrâneo”.

⁴ Vidro vulcânico muito rijo. “Obsidia ou Obsidiana – Pedra vulcânica com o aspecto de vidro de garrafa e que, outrora, se usava como faca ou espelho”, Dic. Torrinha, Lisboa, 1954.

⁵ Veja-se o folheto “Malta – Onde a arte se encontra com o Sol em pleno coração do Mediterrâneo”.

⁶ Vide “Malta – Muito Sol, muito mar e 7000 anos de história”. Indicaram-nos que no topo SSE da pista de aeródromo existiam antigas povoações da Idade do Bronze, como as de Ghar Dalan e Borgên Nadur.

⁷ Patrocinado pelos Serviços Culturais de Malta exhibe-se, no Forte de Santelmo um interessante “Diaporama de Malta” designado por “The Malta Experience. The Áudio Visual Spectacular” que merece – e deve – ser visto por todos aqueles que se interessam pela História de Malta.

O arquipélago de Malta situa-se na passagem que divide as bacias ocidental e oriental do Mediterrâneo e fica no ponto mais estreito entre a Europa e a África, sendo um autêntico centro de controle do Mediterrâneo e uma verdadeira sentinela avançada sobre terras islâmicas. Além disso possui, os mais excelentes portos naturais mediterrâneos.

Estes requisitos especiais foram o forte íman que, desde os princípios da navegação mediterrânea, atraíram os Fenícios, Cartagineses, Romanos, Bizantinos, Árabes e outros povos de outrora e, em tempos mais modernos, os Cavaleiros da Soberana Ordem de Malta e, mais tarde, os franceses de Napoleão, que tomaram posse da Ilha em 1798. Já em nossos dias há a registrar a ocupação inglesa, de 1814 a 1964 e o esforço alemão para a conquista de Malta durante a 2.ª Guerra Mundial.

Por último, há a assinalar, em 1974, a Independência da Ilha de Malta, que adoptou um regime republicano.

Por isso, dizem os maltezes com orgulho que, nos seus sete mil anos de História, quase todos foram passados em guerra⁸.

Desse fervilhar de lutas e guerras somente podemos rememorar os primórdios da Soberana Ordem de Malta, o “Grande Cêrco dos Otomanos em 1565” e, por último, os magníficos canhões de outrora, que ainda restam na Ilha de Malta.

A Ordem de Malta nasceu em Jerusalém, no ano de 1048, num pequeno hospital dedicado a S. João Baptista, com a finalidade de socorrer e apoiar os peregrinos e cruzados que visitassem ou combatessem na Terra Santa, pelo que esta congregação era conhecida pelo nome de “Hospitaleiros de S. João” e, mais tarde, por “Freires do Hospital de S. João de Jerusalém” ou, simplesmente, por “Cavaleiros do Hospital”.

Um século depois, em 1130, o Papa Pascoal II aglutinou-os em Ordem essencialmente militar e religiosa formando a “Soberana Ordem Militar de S. João de Jerusalém” cujos membros, “além de terem de rezar muito” tinham, também, “o dever de defenderem à mão armada os cristãos contra os infiéis”.

Depois de alguns anos com várias lutas, nem sempre bem sucedidas, a “Soberana Ordem” sediou-se em Chipre e, mais tarde, em Rodas, numa fortaleza donde, pouco depois, foram obrigados a fugir quando, por alturas de 1530, a Ilha caiu em poder do “Sultão dos Otomanos, Representante de Alá na Terra, Senhor dos Senhores deste Mundo, Rei dos Crentes e Ateus, Sombra do Todo-Poderoso que cobre de Paz a Terra”⁹, ou seja, o Sultão Solimão o Magnífico.

⁸ Consulte-se a obra “Memorias da Ordem Militar de S. João de Malta” de Fr. Lucas de Santa Catarina, Lisboa, 1734. um exemplar desta obra, muito rara, encontra-se na Biblioteca do Exército, secção da Livraria dos Paulistas.

⁹ Título honorífico com que Ernle Bradford inicia o seu livro “O Grande cerco de Malta, 1565”.

Expulsos da sua fortaleza da Ilha de Rodes os “Cavaleiros do Hospital” tiveram de aceitar a dádiva do Imperador Carlos V de se transferirem para a Ilha de Malta mas, quando desembarcaram, num brado de angústia, lastimaram-se que Malta “não passava de um rochedo calcáreo impróprio para o cultivo de milho ou de qualquer outro cereal... e o calor (era) quase insuportável”¹⁰.

Chegados ao seu novo refúgio, dentro das directivas de Carlos V para que “utilizassem as suas armas contra os inimigos da Sagrada Fé” tornaram-se, de “pacíficos hospitalares” em “agressivos soldados, sempre prontos a atacar o Islão”¹¹ que, na ocasião, estava no auge da sua hegemonia militar, quer terrestre quer naval, e ameaçava assolar a região mediterrânica para, como trampolim, conquistar o mundo cristão.

Foram os primórdios da Ordem de Malta que, pouco tempo depois, se transformaria numa potência militar de alto valor e tornaria a Ilha de Malta numa sentinela avançada contra o poder islâmico, dando jus à expressão dos mouros: “Malta... maldito rochedo”!

Por isso o Sultão Solimão o Magnífico resolveu arrasar “o ninho dos infiéis” e transformar a Ilha de Malta na pedra fundamental do domínio islâmico do Mediterrâneo e da baixa Europa Central.

Assim nasceu o “Grande Cerco de Malta, de 1565” que ficou na história daqueles tempos como “notável pela coragem, das mais extraordinárias e pela luta, das mais desesperadas, de que deram prova os dois adversários”¹².

Não nos vamos embrenhar nos meandros desta gigantesca luta, que foi épica – para cristãos e mouros – em que todos os combatentes se esforçaram para erguer bem alto a Cruz ou o Crescente dado que, em ambos os campos, se declaravam em “Guerra Santa”.

À Soberana Ordem de Malta foram endossados pelos maltezes os cuidados necessários à defesa “eterna da Ilha” mas, os meios bélicos eram muito poucos. Os melhores canhões, quase todos de ferro, foram colocados no Forte de Santo Ângelo” em duas fileiras de plataformas de artilharia, que dominavam a Baía de Birgu e impediam entrada dos navios inimigos” mas logo se reconheceu que estes eram dotados de uma artilharia muito mais poderosa e em maior quantidade, aliás como era normal entre os otomanos.¹³

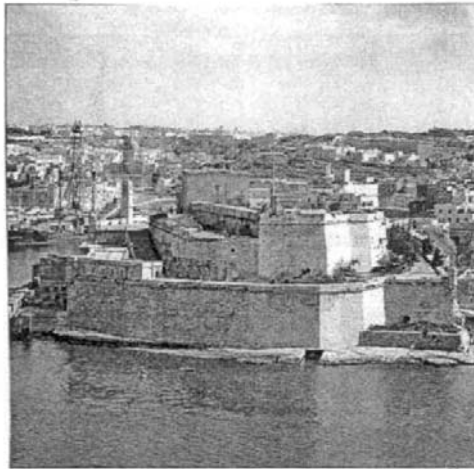
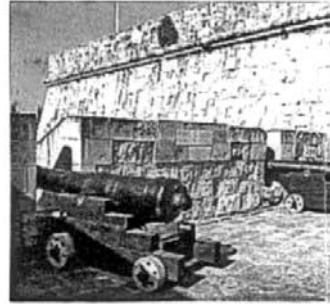
Não podemos esquecer que Mahomet II, sultão turco dos meados Séc. XV, foi um grande artilheiro a nível mundial e que os seus enormes canhões disparavam projecteis com perto de 500 kg. A distancias da ordem dos 1000 metros. Aliás os árabes sempre tiveram tendência de fazer uso de artilharia megalómana – e os portugueses puderam bem testemunhar esse costume, quer no Norte de África

¹⁰ Vide *op. cit.*

¹¹ *Idem.*

¹² W.O. Stevens e A. Westcott in: “História do Poderio Marítimo”, S. Paulo, pag. 88.

¹³ Consulte-se “Les Armes a Feu” de Dudley Pope, em especial as páginas 106-113.



Canhões e Fortificações da Ilha de Malta

com as célebres “maimonas mouriscas”¹⁴ quer, ainda, no Índico e regiões do Médio Oriente.¹⁵⁾

Contam os cronistas de Malta¹⁶ que os mouros, com “bois e escravos das galeras atrelados a armações de madeira... levavam enormes canhões para os pontos de maior comandamento da Ilha, donde faziam um “devastador fogo mortífero”.

A tradição maltesa relembra, em especial, dois canhões colubrinados que disparavam projecteis de 10 kgs. E dez peças que atiravam balas de 36 kgs., além de um enorme pedreiro de grande calibre cuja metralha fazia grande mortandade.

Na medida do possível os cristãos respondiam ao fogo inimigo com velhas peças, algumas delas já obsoletas. No dizer dos maltezes o Monte de Sam Telmo, em cuja fortaleza se encontrava a principal defesa da Ilha, “era um vulcão em erupção, cuspidando fogo e fumo”.

Face a esta desesperada resistência os árabes reforçaram as suas forças com 25000 voluntários e dezenas de canhões, vindo do Norte de África em 45 navios, montando, com este material duas baterias de grandes peças, uma na Ponta de Tigé, outra no Monte de Sciberras. Além disso teriam usado, pela primeira vez em operações de sítio, o “tiro curvo”¹⁷, fazendo com que os seus projecteis caíssem no interior das muralhas de Malta e não hesitaram em utilizar o famoso “fogo grego”¹⁸ – normalmente só empregue a bordo dos navios – atacando com esta velha arma qualquer navio cristão que pretendesse socorrer a Ilha de Malta ou as guarnições dos baluartes da defesa marítima.

Conta-se que, por iniciativa de La Vallette¹⁹, os cristãos faziam aberturas na base das muralhas por onde passava a boca de canhões “que faziam fogo com dois

¹⁴ Maimonas, enormes peças de artilharia mouriscas assim chamadas do participio passivo forma feminina do árabe ma'm~unat : aquela de quem se confia.

Faria e Sousa descreve-as com as seguintes palavras: “Trabuco de tão desmensurada grandesa que a hombre era possible abraçar enteramente alguma de las bals que del sahiem in: “Hist. de Santa Cruz de Cabo de Guê” de Joaquim Figanier, p. 286.

¹⁵ As quatro maiores b.f. que se encontram no Museu Militar de Lisboa são de origem oriental e pesam entre os 10.000 a 20.000 kg, enquanto que os maiores canhões fundidos em Portugal nunca chegaram a ultrapassar os 3.500 kg.

¹⁶ Seguimos, especialmente, a obra, já citada, de E. Bradford.

¹⁷ “Tiro Curvo” é aquele em que a trajectória do projectil é acentuadamente curva, devido ao seu ângulo de tiro ser superior a 45°, caso do tiro dos morteiros.

¹⁸ O “Fogo Grego” era uma substância semilíquida composta de enxofre, alcatrão, salitre dissolvido e petróleo, tudo fervido juntamente e com acréscimo de outras substâncias em menor quantidade, porém mal conhecidas. Quando se lançava esse fogo grego, ele adería à madeira sobre que caía e desenvolvia um incêndio tão forte que não havia meio de ser extinto. Assegura-se que só podia ser abafado cobrindo-se com vinagre, vinho ou areia”, W. Stevens e A. Wescott, *op. cit.*, p. 65.

¹⁹ João de Valeta Parisot, Prior de S. Gil, tinha tido o generalato das Galés da Ordem de Malta onde, numa acção mal sucedida, ficara prisioneiro e sofrera “os peizados grilhoes de huma escravidão”. Liberto e elevado a Grão-Mestre foi um “dos mais abalizados Capitaens” distinguindo-se, essencialmente, durante o “Grande Cerco de 1565” e, depois, na reorganização da defesa de todo o arquipélago de Malta e na construção da cidade que seria a capital e que os maltezes chamaram “La Valletta”. Faleceu em 1578. Veja-se Fr. Lucas de Santa Catarina, *op. cit.*

grandes projectéis de cada vez (ou metade deles) presos por uma corrente de ferro, que ia rodando e cortando tudo, como uma gigantesca foice.” Era o princípio da chamada “bala aramada” ou “bala encadeada” que, mais tarde, seria conhecida por “bala de palanqueta”²⁰.

Além deste invento os maltezes – provando a veracidade do velho aforismo que “a necessidade aguça o engenho” – usaram um improvisado processo de artilharia anti-naval e anti-pessoal, os chamados “canhões de pedra”. Nos locais passíveis de desembarques inimigos furavam, horizontalmente, as rochas mais macias com pequenos furos circulares, de 10 a 15 centímetros de diâmetro e cerca de um metro a metro e meio de comprimento, formando um pequeno cilindro no fundo do qual colocavam uma carga de pólvora, que faziam inflamar através de um estreito canaleta, por onde passava um morrão ou mecha.

Improvisavam, assim, os “canhões de pedra” cujos projectéis – na maioria das vezes seixos – atingiam os cascos dos navios inimigos junto às respectivas linhas de flutuação²¹ ou, então, fustigavam todos os homens que tentassem desembarcar.

Há memória de “canhões de pedra” que podiam carregar com um barril de pólvora, fazendo projectar mais de 45 kg de metralha. A tradição malteza regista que havia lanços de rochedo onde se instalaram cinquenta destes improvisados canhões que disparavam, com sucesso, cortinas de metralha não só contra os navios que se aproximavam-se da praia como também contra todos aqueles que tentassem desembarcar.

No “Grande Cerco de Malta, de 1565” foi empregue, possivelmente pela última vez na Europa, “artilharia neurobalística”²².

Com efeito os turcos fizeram uso de artefactos incendiários, pontes levadiças, galerias de minas, catapultas e grandes torres que faziam rolar sobre gigantescos troncos de árvores, transportando centenas de combatentes que depois corriam através da ponte levadiça, quando esta caísse sobre as muralhas de Malta.

Ardilosamente soldados cristãos conseguiram chegar junto a uma dessas torres, apanhando os mouros de surpresa, chacinados em seguida. Então os Cavaleiros da Ordem e alguns guerreiros maltezes conseguiram içar para o topo da torres dois canhões que passaram, com grande eficácia, a fustigar os inimigos, tornando este engenho num autêntico bastião de tiro movediço, talvez o primeiro da história da artilharia.

Os mouros utilizaram um engenho que fazia jorrar sobre os guerreiros cristãos “jatos de água salgada, muito quente, de grandes depósitos colocados para esse

²⁰ Veja-se a obra citada na nota (13) e “Memoires d’ Artillerie” de S. de Saint Remy, Amerterdão, 1702, Título II.

²¹ Vide “Miscelânea Militar. 1902”, in: Arq. Histórico Militar, cota 4042.

²² A “Artilharia Neurobalística” era aquela que aproveitava a flexibilidade de certos corpos – vegetais ou metálicos – ou a elasticidade de crinas ou nervuras – animais ou vegetais – para catapultar ou arremessar os seus projectéis.

fim ao longo dos postos defensivos, queimando vivos, dentro das armaduras, cavaleiros e os cavalos”²³.

Os defensores de Malta apinhavam-se no interior das suas cidades e povoações, rodeadas de espessas muralhas, vivendo em ruas estreitas e sombrias, sem qualquer condições de higiene e limpeza, dado a não terem uma gota de água.

Por isso, os mouros, utilizavam como projecteis da sua artilharia neurobalística, potes de barro com pavios acessos contendo o célebre “fogo grego” ou mesmo pólvora que, caindo nos telhados das casas, geralmente de colmo, provocavam devastadores incêndios. Mas, praticavam pior... em cestas de vime lançavam restos de cadáveres mutilados, de homens ou de animais para que estes macabros despojos, na impossibilidade de serem removidos ou enterrados, impestassem os ares, gerando epidemias.

Dizem que, em represália, os maltezes faziam disparar os seus canhões do Forte de Santo Ângelo utilizando, como projecteis, as cabeças dos prisioneiros turcos, muitos dos quais mortos à fome, à sede.

O “Grande Cêrco de Malta, de 1565” foi, em ambos os campos, de uma grande crueldade e barbaridade. Saíram vitoriosos os cristãos, personificados pelos Cavaleiros da Ordem Malta, com o seu brado de guerra: “Por Deus... pela Fé... Recuar Nunca!”

Numa madrugada de Setembro, do ano de 1565, as hostes de Solimão o Magnífico, num dos seus mais terríveis revezes, retiraram de Malta deixando, atrás de si, mais de trinta mil homens mortos e, a pairar nos ares, a ameaça que voltariam, em terrível vingança, para dizimar, completamente, todos os habitantes da Ilha.

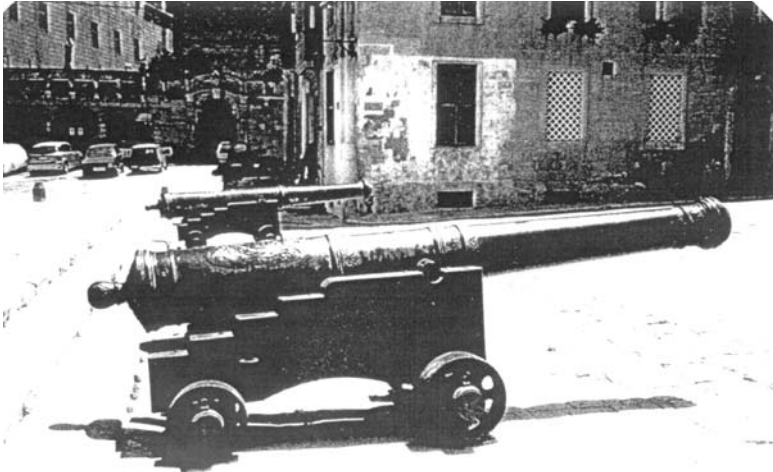
Desta retirada ficou, entre os maltezes, o grande temor que a sua Ilha, a qualquer momento, poderia ser atacada de surpresa pelo que era necessário, e indispensável, reforçar todo o sistema defensivo com melhores e maiores fortificações, e criar, em todos os recantos e subterrâneos, poços e cisternas ou espaços para depósitos e armazéns de armas, munições e géneros.

A Artilharia mereceu especiais atenções. Nas melhores fundições europeias adquiriram-se grandes quantidades de canhões que foram, depois, assestados, às dezenas, nas inúmeras canhoneiras e plataformas de tiro das fortificações da Ilha., que ficou completamente artilhada em todos os pontos susceptíveis de um desembarque inimigo.

Mas, mesmo assim, continuou a pairar nos ares a ameaça de uma terrível vingança islamita e o perigo constante de, a qualquer momento, piratas mouros ou navios de corsários ou tropas otomanas desembarcarem nalguns pontos da ilha ou, então, que os numerosos cativos e escravos espalhados por todos os cantos de Malta se revoltassem e atacassem traiçoeiramente.

O momento mais propício para algum ataque de vingança do Islão seria quando

²³ Somente em E. Bradford, *op. cit.*, encontrámos referência a este “engenho”, cujo funcionamento e eficiência ignoramos.



Os canhões da Catedral de Medina

os cristãos maltezes estivessem reunidos nas suas sumptuosas igrejas celebrando o culto divino e, esses momentos, eram muitos. Na Malta católica do Séc. XVII as Igrejas eram numerosas e, nalgumas localidades, celebrava-se a Santa Missa de hora a hora, para que ninguém pudesse justificar qualquer possível falta.

Então, tornou-se costume e hábito de nos adros das igrejas, durante a celebração do Culto, formar a tropa, com as suas armas e apetrechos de guerra para, em caso de ataque mourisco, não só poderem rechassar os atacantes como também, com o troar dos canhões, alertar todos os moradores.

Criou-se, assim dos mais ricos paroquianos, como generosos mecenas – e ao que parece, estes eram muitos e riquíssimos – ofertarem como dádivas protectoras do Culto – e, portanto do agrado de Deus – esmerados e artísticos canhões mandados fundir nas melhores fundições de artilharia de Génova, Nápoles ou nas da Alemanha e Bélgica.

Mdina, a cidade-fortaleza que os Grão-Mestres da Ordem de Malta escolheram para sua residência e que foi a primeira capital da ilha, ainda hoje tem ladeando a porta da sua catedral de S. Paulo dois magníficos canhões acolubrinados.

Um deles é ornamentado com a Cruz de Malta e com uma corôa de marquês, esta ladeada pelas letras F E e R T tendo, ainda, dois escudetes de armas, várias siglas com a letra K e um sinal, repetido, de um cordão com duas alças simples na faixa da culatra, junto ao ouvido, as letras “M.P.”, que julgamos ser a cifra do ilustre português²⁴ Grão Mestre Fre D. Manuel Pinto da Fonseca, que governou a Ordem de Malta de maneira notável de 1741 a 1773, merecendo o título nobiliárquico de “Alteza e Eminentíssimo Chefe da Ordem de Malta”, tendo passado à história e à posteridade como um autêntico “Mecenas da Cultura”²⁵.

A outra peça, muito inferior em beleza, só tem uma legenda onde o fundidor gravou: “NIE POORT ME FEOIQ HAGAL 168” e, na tûlipa, uma Cruz d Malta em bonito relevo e, no 1.º Reforço, um elegante brasão.

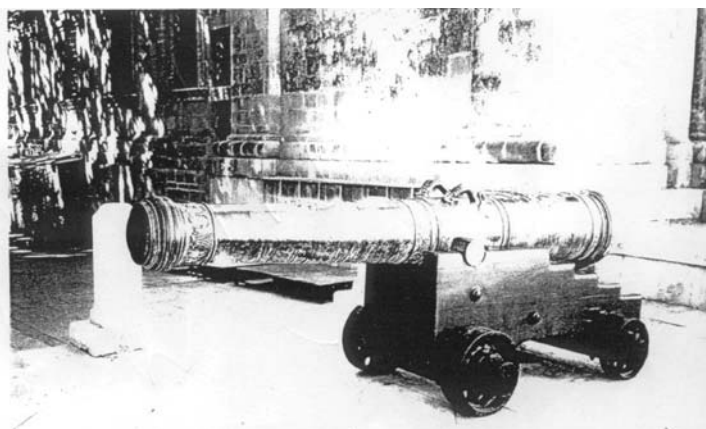
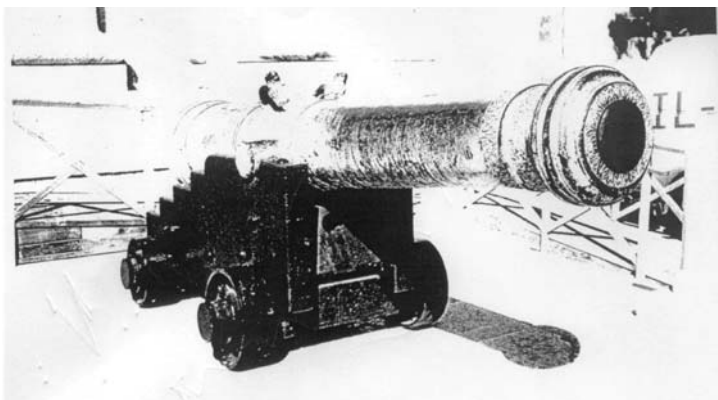
Na actual capital da ilha, a cidade de La Valleta, ergue-se a monumental Catedral de S. João, de grande beleza e extraordinária riqueza. No atrio da entrada, ladeando a porta, estão dois magníficos canhões de bronze, artisticamente ornamentados e com várias legendas mas, gerações e gerações de calções de crianças e rapazios que, nas suas constantes brincadeiras cavalgam estas peças, desgastaram

²⁴ Consulte-se “D. Frei Manuel Pinto da Fonseca”, 68.º Grão-Mestre da Ordem de Malta (1741-1773) de A. Meyrelles do Souto, ed. da Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

²⁵ Foram Grão-Mestres da Ordem de Malta os seguintes portugueses:

- D. Afonso de Portugal (1194-1196)?, 11.º Grão-Mestre
- D. Luís de Vasconcelos (1622-1623), 54.º Grão-Mestre
- D. António Manuel de Vilhena (1722-1741), 66.º Grão-Mestre
- D. Manuel Pinto da Fonseca (1741-1773), 68.º Grão-Mestre

Consulte-se: Frei Lucas de Santa Catarina, *op. cit.*, e “A Ordem de Malta em Portugal, “por um Cavaleiro de Aviz” Lisboa, 1900.



Os canhões da Catedral de La Valletta

de tal forma algumas letras das suas inscrições que estas, hoje, dificilmente se conseguem ler, a não ser com o auxílio de sofisticados meios técnicos o que, a todo o custo se deve fazer perseverar o seu passado histórico.

No entanto, numa das peças, ainda é bem visível a legenda principal endossando-a a D. Manuel Pinto da Fonseca, 68.º Grão-Mestre da Ordem de Malta (1741-1773).

F. D. EMM. PINTO
DEDITANO (?) DOMINI
M D C C L V I

Na faixa da culatra está indicado:

LE. J. B.^{te} D V A R C H D'
COM.^{te} DE L'ART.^{rie} 1756
C. SAVOLHAN
229(?)

na outra peça está gravada, como legenda principal, o seguinte:

FVNDAT^o FR. RAIMVDI
DE VERI MAIORC^o
PRO FIDE
F. BALDASSAR (?) DE GRAS (?)
PREVILLE COMT.^e DE L' ARTIL.^e

Tendo ainda outras legendas mas estas com as letras de tal maneira gastas que mal se pode ver um elefante moldado com a inscrição DER DELAONT (?) sobrepondo-se a uma legenda que, talvez, contenha as seguintes letras:

GGIAN
GOS MICHIACOB ROTTENBERGER

Muito perto desta Catedral de S. João ergue-se o antigo e gracioso edifício da “Albergaria de Castela e Portugal”, um dos principais da cidade de La Valleta – hoje Palácio do Governo de Malta – ainda ostentando, lado a lado, os escudos de armas castelhano e português.

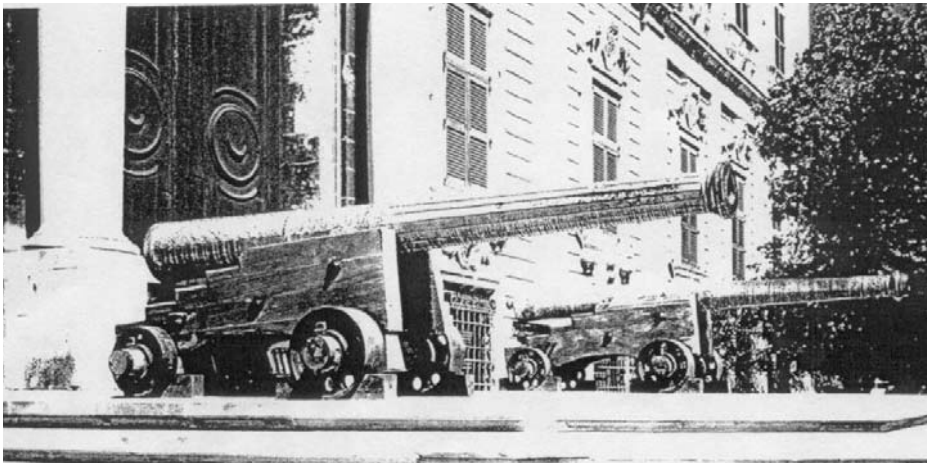
Antiga pousada dos “Cavaleiros de Malta”, de origem ibérica tem a porta principal ladeada por dois artísticos canhões acolubrinados, sem quaisquer legendas e que, durante séculos, foram os guardiães de todos aqueles que se albergaram neste sumptuoso edifício.

A Catedral da Ilha de Gozo também tem, ladeando a sua porta principal, dois canhões que não nos foi possível ver, a não ser por fotografia. Ao que nos informaram, espalhadas por todo o arquipélago de Malta há outras igrejas que ostentam, nos seus adros velhas peças de artilharia, de bronze ou de ferro.

No segundo andar do monumental Palácio dos Grão-Mestres, em La Valetta, avulta o grandioso corredor, de rara beleza e maravilhosamente decorado. No teto há belos frescos representando toda a História de Malta, nas paredes encostam-se velhas armaduras setecentistas e estão fixas artísticas panóplias, tudo iluminado por esbeltas candeias seculares; no chão, ladrilhado com milhares de azulejos coloridos, encontra-se embutido, com pedras semi-preciosas, um enorme brasão da Ordem de Malta.

Numa dependência do rés-do-chão deste Palácio funciona o “Palace Armoury”, pequeno Museu Militar onde se recolheram algumas das muitas preciosidades da armaria de Malta.

No hall de entrada deste Museu estão dois artísticos canhões acolubrinados que, possivelmente, fizeram parte dos bens de alguma Igreja, o que não se pode saber ao certo porquanto o tempo de uma visita guiada a um museu é sempre muito reduzido não dando possibilidades a quaisquer estudos ou de se fazerem apontamentos e pedir os devidos esclarecimentos.



A Pousada de Castela e Portugal e os seus canhões

As peças de armaria expostas são muitas mas, as suas legendagens, são poucas e resumidas e os funcionários, embora muito amáveis e atenciosos, quase nada sabem explicar.

Causou-nos especial curiosidade o “Canhão de Couro”²⁶ com a única indicação que era feito de “barras de cobre fortemente atadas com cordas, depois revestidas com couro”.

Recordámos os tempos dos nossos primeiros estudos de artilharia e o que tínhamos aprendido nas obras clássicas de autores como Sant Remy ou João Muller e outros mestres artilheiros do Séc. XVII. Nesses livros constava que estas “peças de couro” tinham sido inventadas pelo inglês Robert Scott no princípio daquele século e, mais tarde, aperfeiçoadas pelo austríaco Wurmbrant, ambos oficiais artilheiros de Gustavo-Adolfo²⁷.

Também nos causou admiração o “Morteiro Vertical”, fundido em 1683 tendo gravadas, em bonito relevo, as Armas do Grão-Mestre Gregorio Carafa (1680-1690) e as da Ordem de Malta, além da legenda:

FR. JACQUES QUINQUERAN
Condt. Art.

Deste morteiro só está em exposição a peça propriamente dita, ou seja, a coluna de bronze de 1,26m. de altura e 15 cms de diâmetro de alma, com a base completamente lisa.

Junto a este exemplar, pouco comum, devia existir uma legenda museológica, exemplificando por esquemas e desenhos, como esta boca de fogo funcionava, conjugada com um apoio rodado de duas robustas rodas, dotado de um longo varal de tracção. Este era atravessado por um apoio ou barra de elevação, com furos por onde passavam cavilhas que permitiam ao artilheiro dar o necessário ângulo de tiro, dentro das regras da balística, comuns a qualquer tipo de morteiro.

Na falta deste apoio rodado, o ângulo de tiro necessário para a trajectória desejada, podia-se obter por meio de um acessório da peça, umas cunhas semi-circulares colocadas²⁸, exteriormente na base da peça, aliás era o sistema geralmente seguido quando o morteiro era colocado no interior das muralhas e se pretendia atingir um inimigo que procurava o seu escalonamento.

Como peça mais representativa de toda a colecção museológica, é o canhão EL PRONTO, com cerca de 2,5 m. de comprimento e um calibre de 18 Lbs. recuperado, recentemente, em 1963 numa das baías da ilha, a de Marrasco.

²⁶ Vide “Les Armes a Feu” de D. Pope, em especial pp. 106-113.

²⁷ Rei da Suécia de 1611-1632, grande militar e organizador do Exército Sueco.

²⁸ Também designada por “cunha dentada” ou “dente”.



Canhão de couro



O “Morteiro Vertical”
Museu Militar de Malta

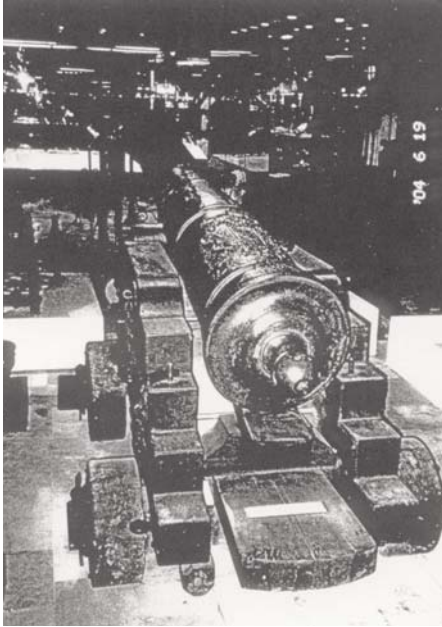
Esta boca de fogo tem a legenda:

CARLOS BOURBON
REI DAS DUAS CECILIAS
EL PRONTO
SERVATUR IMPERUIM
CARL DEI GRAT. UTRA SIC
REX HIST (?)

além de um bonito brasão de armas, partido em pala, vendo-se um escudo português, que dizem ser representativo da mulher de Carlos III, filha do nosso Rei D. João V.

A ser assim, acrescido que, na faixa da culatra tem a indicação: “ME FECIT FRANC^o CASTRO” seguida de uma frase que parece ser “NOVO RT PANOR MI 1740” é muito possível que este canhão tivesse sido fundido por um português²⁹ e fosse uma oferta do nosso rei magnânimo.

²⁹ Chamado Francisco de Castro, nome que não é indicado por Sousa Viterbo em “Fundidores de Artilharia”, Ver. *Militar*, ano de 1902.



El Pronto

Aliás, um biógrafo deste Rei escreveu³⁰, há pouco mais de cem anos: “Ide a Malta e lá encontrareis peças d’artilharia mandadas por el-rei D. João V”, o que parece confirmar a suposição.

Como na maioria dos museus congéneres, o de Malta também enferma do mau costume de se dar especial atenção às bocas de fogo de bronze ficando, as de ferro fundido – que também tem a sua história para contar – relegadas a um plano inferior ou abandonadas ao esquecimento³¹.

Na época napoleónica a Ilha de Malta era uma autêntica fortaleza erigida de canhões mas, não obstante, os maltezes, ou por outra, os eu Grão-Mestre Fernando Hompesh, de origem alemã, não a souberam defender dos navios de Napoleão e, após uma fraca resistência, quase simbólica, renderam-se.

Durante a ocupação francesa as melhores peças de artilharia foram levadas para França, sendo distribuídas pelos seus Exércitos – que, praticamente, combatiam em toda a Europa – ou foram guarnecer as fortalezas marítimas com que os franceses defendiam o acesso aos seus portos.

Em Malta ficaram apenas os canhões de ferro que eram aos milhares, mas em breve se tornaram obsoletos e incapazes pois, embora se mantivessem nas canhoiras das muralhas deixaram de ser devidamente assistidos e, faltando-lhes os cuidados indispensáveis a todo o material de guerra ficaram enferrujados, com enormes brocas e escaravinhos, que os tornaram incapazes.

Ao findar o 3.º Quartel do Séc. XIX ainda guarneciam os bastiões das fortificações de Malta dezenas e dezenas de canhões de ferro. Para os maltezes nasceu, então, o problema de lhes dar destino, porquanto a sua refundição era inviável.

Muitas dessas peças, as melhores, ainda conseguiram vendê-las para países africanos mais atrasados; outras, talvez a maioria, foram servir de lastro aos muitos navios que traficavam com Malta e, por último, muitas foram aproveitadas em embelezamento de locais públicos.

³⁰ Manuel Bernandes Branco in: “Portugal na Época de D. João V”, Lisboa, 1985, na Conclusão a páginas 274.

³¹ As poucas peças de ferro existentes neste Museu eram de pouco interesse e não tinham qualquer legenda.



Malta ao findar do Século XIX

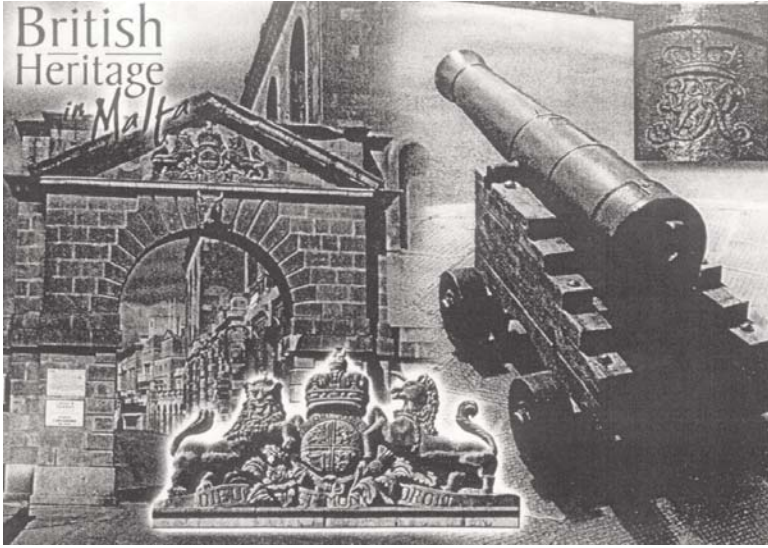
Litografias de meados do Séc. XIX mostram ruas e praças das principais localidades e cidades de Malta, ladeadas e sinalizadas com inúmeros canhões enterrados pela bôca. Mas, as necessidades de trânsito e de embelezamento citadino, obrigaram a que se desenterrassem essas veneráveis relíquias da artilharia de outróra e que lhes dessem outro destino. Este foi encontrado ... voltaram a serem enterradas, pela bôca, ao longo dos cais e margens costeiras da ilha, para servirem de cabeços de amarração para as embarcações.

Hoje, quem percorre, de barco, os inúmeros recantos da ilha, vê dezenas de canhões nessas condições ou a servirem de balizagem para enfiamentos da navegação costeira.

Poucas são as peças de artilharia de outróra que, no presente, estão aproveitadas para fins de ornamentação. No dizer de um idoso, “os moradores de La Valletta já estavam fartos de canhões!”

Uma dessas peças, empregues na ornamentação da capital de Malta encontra-se praticamente, à porta do Museu Militar da II Grande Guerra, no Forte de Sam Telmo. Trata-se de um canhão de marinha, de ferro, do reinado de Jorge III³², montado numa carreta de bordo, com as respectivas escaletas.

³² Jorge III (1738-1820) foi Rei da Grã-Bretanha e da Irlanda de 1760-1820. os canhões que mandou fundir eram muito semelhantes aos modelos do reinado anterior, inclusive nas armas reais que se diferenciavam por serem sobrepostas de um “3.º” em vez de um “2.º”.



O canhão de Jorge III no Forte de Santelmo

O único postal que circula em Malta, recordando a velha artilharia de outróra, é a fotografia desta peça tendo, ampliado, as armas reais de Jorge III e, em segundo plano, o pórtico de um arco alegórico, com a indicação de “British Heritage”.

Folhetos de propaganda turística limitam-se a mostrar sempre os mesmos canhões de ferro que hoje ornamentam dois bastiões dos Fortes França e Castela, em Cotonera.

A nosso vêr a artilharia que fez a história de Malta nos últimos trezentos anos

Fort Rinella
St. Rocco Road
Kalkara CSP11
MALTA

SEE THE
WORLD'S
LARGEST
CANNON

at
FORT RINELLA

How to get there:
Take a bus from Valletta main station to Kalkara, stopping at Rinella (ask the driver) and then short walk of approximately 10 minutes following road signs to Fort Rinella. Approximate time of journey from Valletta is 35 minutes.

By own transport: All major roads to the Three Cities (Vittoriosa, Cospicua, Senglea) in Cottonera following road signs and then proceed to Kalkara village and to Rinella.

For further details, you may call/taxi on 21 809 713, 21 809922
website: www.visitmalta.org
or e-mail to herit@visitmalta.net.mt

Opening Times
Fort Rinella is open all year round from Monday to Saturday between 10.00 and 16.00 hrs. Daily guiding around the fort is provided at 11.30 and 14.30 hrs by resident guides in English.

Facilities include:
ample free parking • toilets
café • guidebook • gift shop

Entrance Fees
Adults: Lm1.50
Pensioners & students: Lm1.00
Children under 16 years: 75 cents
Family group (parents and their children under 16 years): Lm3.00
Animated tours: an additional Lm1 is charged for the display

Do not miss our full colour Souvenir Book on Fort Rinella
Read more about this unique gun and its history in Fort Rinella and its 100-Ton Gun by Mario Farrugia. The book is available from the Fort. Proceeds from this publication go towards the restoration and up-keep of this Fort.

Rinella

FONDAZZIONI WIRT ARINA
MILITARIA

– que devia ser devidamente venerada e realçada – está hoje a ser relegada para um total esquecimento mas, em contra-partida, para os maltezes é objecto de orgulho e admiração uma peça de artilharia da II Grande Guerra, que se encontra numa Bateria do Forte de Rinela, pesando cerca de cem toneladas e que é considerado como o canhão de maior calibre, de todo o Mundo e, por isso todos o apontam como símbolo dos antigos Cavaleiros da Ordem de Malta que tinham por missão “a defesa eterna da Ilha”.

Bibliografia

- BELLO, Conde de Campo, *A Soberana Militar Ordem de Malta e a sua acção em Portugal*, Porto, 1931.
- BRADFORD, Ernle, *O Grande Cerco: Malta 1565*, Lisboa, Selecções do Reader's Digest, Fev. 1986.
- BRAUDEL, Fernand, *A L'Aube dès Civilisations :La Méditerranée*, Paris, Ver. Historia, n.º 379,1978; – O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II, Lisboa, 1983.
- CATARINA, Frei Lucas de Santa, *Memorias da Ordem Militar de S. João de Malta*, Lisboa, 1734
- MOLLET, Renée, *Os Cavaleiros de Malta*, Lisboa, Ver. Ver. "Ronda da História", n.º 5, Maio de 1957.
- MORAIS, A. Viana de, *Numária da Ordem Hospitalária de S. João de Jerusalém (Ordem de Malta)*, Lisboa, Associação dos Arqueólogos Portugueses, 1928.
- SOUTO, A. Meyrelles do, D. Frei Manuel Pinto da Fonseca 68.º Grão-Mestre da Ordem de Malta (1681-1773), Lisboa, Agência Geral das Colónias,1954.
- TADEU, Eng. Viriato, *Diaporama de Malta*, Lisboa, Memórias da Academia de Marinha, 1977.
- VENTURA, Maria da Graça Mateus, Coordenação de, *O Mediterrâneo Ocidental. Identidade e Fronteira*, Lisboa, Faculdade de Letras de Lisboa, 2002.
- A/n.Id., *A Ordem de Malta em Portugal, Por um Cavaleiro de Aviz*, Lisboa, 1900.
- s/A, Serviços da Delegação de Turismo Oficial de Malta, Folhetos de divulgação turística:
- Malta ... Uma Ilha Tesouro no Coração do Mar Mediterrâneo;
 - Malta ... The Island at the Heart of the Mediterranean;
 - Malta ... Muito Sol, muito Mar e 700 anos de História;
 - Malta ... Onde a arte se encontra com o Sol em pleno coração do Mediterrâneo.
- Propaganda Turística, Malta, Gozo, Comino, História e Cultura... em pleno Mediterrâneo, Abreu, 2004-2005, Lisboa.

